

### 1 九州発展のポテンシャルと課題

#### (1) 一国に匹敵する九州経済

- ・ 人口、面積、GDPなどは、スイス、ベルギー、スウェーデン一国の規模
- ・ 自然と都市が共存し、ゆとりと利便性をあわせ享受できる、恵まれた地域
- ・ 人口30万人～100万人の主要都市が各県にバランスよく配置
- ・ 主要都市間をネットワーク化する、循環型の高速度交通網の整備が課題

#### (2) ハイテク製造業の集積進む九州

##### アジアのマザー工場化と自動車産業の成長

- ・ 旺盛な自動車・半導体関連産業をはじめとするハイテク製造業の新工場建設や設備投資
- ・ アジアとの地理的近接性を活かした、アジアにおけるマザー工場としての機能の発揮
- ・ 部品の地元調達率の向上や、設計など研究開発機能の充実、人材の育成、さらに高速道路などの物流インフラの整備が課題

##### イノベーションの連鎖

- ・ 自動車にハイテク電子部品が搭載され、自動車産業と半導体産業間に密接な産業連関が形成
- ・ 鉄鋼、化学など、かつての素材型産業のハイテク化が進行
- ・ 九州全体の産業構造の高度化を、一層促進させることが重要

##### 新産業の萌芽

- ・ 九州は、環境・バイオ関連、ロボットなど、先進的な技術集積・産業集積を有する地域
- ・ 太陽光発電(太陽電池)や水素エネルギー等、新エネルギーの分野における新たな産業集積の萌芽

#### (3) アジアとの結びつきを強める九州(アジア交流フロンティア九州)

##### 歴史的な役割と現状

- ・ 地理的に東アジアに最も近く、長い交流の歴史を持つ圏域。九州のアジア度(海外との交流におけるアジアとの関係の強さ)は、全国に比べ高い
- ・ 九州圏が一体となった観光戦略の実行組織である、「九州観光推進機構」の存在と取り組み
- ・ アジアからの留学生の多さ。留学生のようなアジアの高度人材の活用が課題

##### 物流・人流ネットワークの現状と強化

- ・ アジアと一日で交流できる、ユニークな人的・物的ネットワークが構築されている
- ・ 九州とアジア諸国との物流・人流を支えるネットワークをどのように張り巡らせるかがカギ
- ・ わが国とアジア諸国を、一日で結ぶ交流圏拠点地域(アジア交流フロンティア)を目指す九州

#### (4) 急速に進む人口減少・高齢化

##### 人口減少と高齢化

- ・ 九州は就学・就職期の若者が転出傾向であるため、全国よりも高齢化の程度が激しい

##### 居住密度の格差拡大と圏土保全の課題

- ・ 耕作放棄地、放置森林の問題が発生。国土の荒廃をもたらす、災害の発生頻度を高めていく危険
- ・ 財政制約と低密度居住モデルの必要

- ・ 離島・半島や中山間地の多い九州で、今までどおり画一的な公共サービスの提供やインフラ整備を持続することの困難

- ・ 技術革新と規制緩和により、安全・安心な低密度の居住モデルの実現が課題

### 2 九州の将来像と3つの発展戦略

- ・ 「21世紀の九州地域戦略」における、九州地域がめざす将来像「自律的経済圏の形成」
- ・ 国土審議会計画部会中間取りまとめにおける、新しい国土像のあるべき姿「(中略)特色ある地域戦略を描くことにより、(中略)東京に過度に依存しない自立的な圏域を形成する」
- ・ 九州のポテンシャルを活かした、「自律的経済圏の形成」を推進

#### (1)九州アジア・ゲートウェイ戦略

グローバルスタンダードに適応したシームレスアジアを実現する環境整備

ア.スーパー中核港湾の整備

イ.国際空港の機能強化とアジアとのネットワーク強化

ウ.アジアの活力を取り込む循環型高速交通体系の早期整備と広域交流圏の形成

エ.一層の規制緩和と民間活力の導入

オ.アジア高度人材の活用

臨海工業地帯のリノベーション

ア.素材産業の競争力強化

イ.臨海工業地帯における港湾施設の機能拡充

食糧生産基地としての役割を担う九州

ア.高品質商品の生産とブランド化の促進

イ.農商工連携の推進

#### (2) 知の連携拠点創造戦略

産学連携の中心となる学術・研究機能としての大学等の強化

ア.圏域内学術研究都市の充実・強化

イ.圏域内研究機関の連携

ウ.大九州大学構想の検討

アジア共通の課題解決のための知のプラットフォーム機能の整備

ア.環境・エネルギー産業技術によるアジアへの貢献

イ.アジア都市連携センター構想の推進

#### (3) 低密度居住地域の圏土保全戦略

低密度居住を選択肢として可能とする施策

ア.低密度居住を支援するブロードバンド環境等の整備

イ.低密度居住を可能とする制度改革や規制緩和

### 3 戦略の実現に向けて～地域のイニシアティブによる戦略策定と包括的予算制度の創設～

- ・ 人口減少への転換期は、官民相互の領域を見直し、新たな経済・社会の仕組みを創るべきパラダイム転換期
- ・ 自律的な地域経済戦略策定を促進する、行財政システムの変革が必要
- ・ 地域の将来像を広域の見地から共有し、施策・プロジェクトへの、資源・資金の選択と集中が不可欠
- ・ 省庁縦割りのプロジェクトが、貴重な財源の分散投資とならぬよう、包括的予算制度と地域経済戦略の策定など、地域のイニシアティブによって戦略的な投資が可能な体制整備、そのための制度設計が必要

国土形成計画  
九州圏広域地方計画策定に対する意見

平成19年6月  
社団法人九州経済連合会

# 目 次

はじめに.....	1
1 九州発展のポテンシャルと課題.....	2
(1) 一国に匹敵する九州経済.....	2
(2) ハイテク製造業の集積すすむ九州.....	2
①アジアのマザー工場化と自動車産業の成長.....	2
②イノベーションの連鎖.....	3
③新産業の萌芽.....	3
(3) アジアとの結びつきを強める九州（アジア交流フロンティア九州）.....	4
①歴史的な役割と現状.....	4
②物流・人流ネットワークの現状と強化.....	5
(4) 急速に進む人口減少・高齢化.....	5
①人口減少と高齢化.....	5
②居住密度の格差拡大と圏土保全の課題.....	5
③財政制約と低密度居住モデルの必要.....	6
2 九州の将来像と3つの発展戦略.....	7
(1) 九州アジア・ゲートウェイ戦略.....	7
①グローバルスタンダードに適応したシームレスアジアを実現する環境整備.....	8
ア. スーパー中樞港湾の整備.....	8
イ. 国際空港の機能強化とアジアとのネットワーク強化.....	9
ウ. アジアの活力を取り込む循環型高速交通体系の早期整備と広域交流圏の形成.....	9
エ. 一層の規制緩和と民間活力の導入.....	11
オ. アジア高度人材の活用.....	11
②臨海工業地帯のリノベーション.....	12
ア. 素材産業の競争力強化.....	12
イ. 臨海工業地帯における港湾施設の機能拡充.....	12
③食糧生産基地としての役割を担う九州.....	13
ア. 高品質商品の生産とブランド化の促進.....	13
イ. 農商工連携の推進.....	14
(2) 知の連携拠点創造戦略.....	15
①産学連携の中心となる学術・研究機能としての大学等の強化.....	15
ア. 圏域内学術研究都市の充実・強化.....	15
イ. 圏域内研究機関の連携.....	16
ウ. 大九州大学構想の検討.....	16
②アジア共通の課題解決のための知のプラットフォーム機能の整備.....	17

ア. 環境・エネルギー産業技術によるアジアへの貢献.....	17
イ. アジア都市連携センター構想の推進.....	18
(3) 低密度居住地域の圏土保全戦略.....	18
①低密度居住を選択肢として可能とする施策.....	19
ア. 低密度居住を支援するブロードバンド環境等の整備.....	19
イ. 低密度居住を可能とする制度改革や規制緩和.....	21
3 戦略の実現に向けて.....	22
～地域のイニシアティブによる戦略策定と包括的予算制度の創設～	
研究会のメンバーおよび検討の経緯.....	23
参考図表.....	25

## はじめに

今回策定される「国土形成計画」は、これまでの全国総合開発計画から、名称が変更されたが、それ以上に大きな改正のポイントが二つある。

一つ目は、人口減少社会を前提とした計画づくりであり、二つ目のポイントは、地方が計画づくりに強く関与する点である。国土形成計画広域地方計画は、都道府県や国の地方支分部局、地元経済界等が対等な立場で協議し、地方自らが策定する計画である。

本会では、2002年5月に「21世紀の九州地域戦略」を策定し、九州が目指す将来像を自律した経済圏の形成とし、その実現に必要な戦略を立て実践してきた。その具体的な成果の一つである、経済界と知事会とで構成される「九州地域戦略会議」においては、「九州はひとつ」に向け、官民一体で真剣な議論を始めており、「九州観光推進機構」の設置や道州制の検討など、具体的な施策を実践しており、いわば広域地方計画が目指す地域づくりを先取りした取り組みとも言えよう。

また、昨年国土審議会計画部会中間とりまとめにおいて、今後の国土形成における戦略的取組の第一に、東アジアの成長のダイナミズムを取り込んでいく「シームレスアジアの実現」が挙げられており、その活力を自らの活性化につなげることが各圏域の課題となっている。この点でも、九州は他圏域に比べ、東アジアとの地理的接近性や歴史・文化の集積、人的交流という強みがあり、それを最大限に活用することによって、効果を九州だけではなく、広く全国に普及させることも可能である。

以上のような、開発から形成への政策の転換、地方主導の計画策定、アジアとの連携といった潮流を踏まえ、本会では、九州のポテンシャルを活かした発展戦略について広域の見地から議論するため、有識者による「九州圏広域地方計画研究会」を組織した。

広域地方計画は、二以上の都府県の区域において、広域の見地から必要と認められる主要な施策等を、地域が独自に提案し合意すべきものである。また、主要な施策・プロジェクトの導出においては、広域の見地のみならず、地域の限りある資源を有効に活用する、選択と集中の視点が欠かせない。本研究会では、同計画に盛り込むべき主要な施策・プロジェクトについて、網羅的でなく、経済界の視点から見て、夢がありかつ実現可能な九州の将来像のために、重要かつ喫緊の課題に焦点を当てて検討した。

本意見は、今後国土形成計画広域地方計画の策定作業を行う、広域地方計画協議会における本会の意見とするものであり、経済界の意見として、同計画へ反映されることを強く望むものである。

最後に、本意見のとりまとめにあたりご尽力いただいた、研究会座長の山崎朗・中央大学教授はじめ委員各位に対して心より感謝申し上げる次第である。

平成19年6月  
(社)九州経済連合会  
会長 鎌田 迪貞

# 1 九州発展のポテンシャルと課題

## (1) 一国に匹敵する九州経済

九州地域は、変化に富んだ美しい自然と魅力ある都市が共存し、ゆとりと利便性をあわせ持つ、恵まれた地域である。

九州経済の規模を示す域内総生産（名目 GDP）は、平成 16 年度 47.6 兆円であった（九州・沖縄 8 県）。この規模は、関東、近畿、東海の 3 大都市圏に次いで、地方圏では最も大きい。諸外国と、人口、面積、GDP などを比較しても、スイス、ベルギー、スウェーデンといった欧州先進国の一国の規模に匹敵する[参考図表 1]。

一方、域内の都市配置をみると、人口 30 万人～100 万人の主要都市が各県にバランスよく配置されているが、主要都市間をネットワーク化する、循環型の高速度交通網の整備が課題となっている。東九州自動車道や九州新幹線鹿児島ルート等の早期整備により、循環型高速度交通体系が完成すれば、「九州一日交流圏」が実現する[参考図表 2・14]。

これにより、九州がひとつの経済圏に統合され、ハイテク製造業やアジアの成長エネルギーを九州全域で享受できるようになることで、域内の南北格差や東西格差の解消が図られ、ワーク・ライフバランスの取れた魅力ある地域を創出することが可能となる[参考図表 2]。

## (2) ハイテク製造業の集積すすむ九州

### ① アジアのマザー工場化と自動車産業の成長

ここ数年、九州全域で、自動車・半導体関連産業をはじめとするハイテク製造業の新工場建設や設備投資が相次いでいる[表 1]。

これは、九州が日本とアジアを結ぶ戦略拠点地域として全国から高い評価を得ている結果である。国内回帰の場所として、アジアに最も近い九州が選ばれ、九州の工場がアジアにおけるマザー工場としての機能を果たしている。

表 1 九州内での近年の主な設備投資

会社名		内容		投資額	時期	
自動車関連	トヨタ自動車	(福岡県宮若市)	ライン増設	生産増強(生産28万台→43万台)	300億円	05年9月
		(福岡県苅田町)	エンジン工場新設	エンジン工場新設(生産22万基)	340億円	05年12月
	ダイハツ	(大分県中津市)	車輦工場新設	軽自動車工場新設	400億円	04年12月
		(大分県中津市)	第二工場新設	生産増強(生産25万台→40万超台)	400億円	08年
		(福岡県久留米市)	エンジン工場新設	国内第二のエンジン工場	100億円	08年
	デンソー	(北九州市)	装置工場新設	ディーゼルエンジン用燃料噴射装置	200億円	06年
	小糸製作所	(佐賀県佐賀市)	機器工場新設	自動車用照明機器	100億円	06年10月
	日産	(福岡県苅田町)	ライン改修	溶接ライン・塗装ライン改修	300億円	05～07年
		(福岡県苅田町)	車輦工場新設	九州工場内に新設(年産能力12万台)	300億円	09年
ブリヂストン	(北九州市)	タイヤ工場新設	超大型・大型建設車輦用タイヤ生産	285億円	09年	
半導体	東芝	(大分県大分市)	半導体工場増設	300ミリウエハ対応新棟	2,000億円	03～07年
	ソニー・セミコンダクタ九州	(熊本県菊陽町)	部品工場増設	CCD、省電力型CMOSセンサー	500億円	06年春
	NEG九州	(熊本県熊本市)	生産能力増強	自動車向け半導体事業を増強	40億円	07年
薄型TV	キャノン	(大分県大分市)	新工場建設	プリンターのトナーカートリッジ工場新設	800億円	07年
	富士写真フイルム	(熊本県菊陽町)	新工場建設	偏光板保護フイルム	1,000億円	06年12月
	大日本印刷	(北九州市)	ライン増設	液晶用カラーフィルター	250億円	06年
	富士通日立プラズマディスプレイ	(宮崎県国富町)	ライン増設	PDP生産増強(月産10万枚→30万枚)	850億円	06～08年

なかでも自動車産業をみると、日産自動車(株)九州工場、トヨタ自動車九州(株)、ダイハツ九州(株)と、それをサポートする自動車関連産業の集積が加速している。その結果、06年の自動車生産台数が既に100万台を突破した。08年度に150万台の目標値を掲げ、地域一体となって取り組みを進めている[表2]。

このような自動車産業の立地の効果を、九州全域に波及させるためには、部品の地元調達率の向上や、設計など研究開発機能の充実、人材の育成、さらに高速道路などの物流インフラの整備が課題である。

表2 九州内の自動車産業の生産台数

	日産	トヨタ		ダイハツ		ホンダ
	九州工場	宮若工場	苅田工場	中津工場	(エンジン工場)	熊本製作所
生産開始	1976.12	1992.12	2005.12	2004.12	2008.8予定	1976.1
敷地面積	236.2ha	113ha	31ha	130ha	16ha	166ha
従業員数	約4,600人	約6,200人	約700人	約2,000人	約200人	約2,900人
生産台数	38万台	40万台	22万基	23万台	(20万基)	軽自動車エンジン26万基

資料:九州自動車産業振興連携会議パンフレット

## ②イノベーションの連鎖

自動車産業の成長を契機に、他の産業におけるハイテク化、高付加価値化が進んでいる。自動車にハイテク電子部品が搭載され、自動車産業と半導体産業間に密接な産業連関が形成されている。さらに、自動車・半導体の2つのリーディング産業に牽引され、部品・素材を供給する鉄・プラスチック製品においても、薄板鋼板や特殊鋼、電子素材や機能素材といった高付加価値商品への転換が進み、この結果、鉄鋼、化学など、かつての素材型産業のハイテク化が進行している。

今後は、産業連関によるイノベーション連鎖をさらに推し進め、九州全体の産業構造の高度化を、一層促進させることが重要な課題である。

## ③新産業の萌芽

九州は、環境・バイオ関連、ロボットなど、これからの我が国のリーディング産業と期待される分野において、全国的に見ても先進的な技術集積・産業集積を有する地域として注目を浴びてきた。

今後とくに、九州における新たな産業集積の萌芽として注目される分野として、太陽光発電(太陽電池)や水素エネルギーといった、新エネルギーの分野が挙げられる。太陽電池については、九州に立地する大手各社が、次世代型の薄膜系太陽電池の量産体制整備のために、設備投資を活発化させている。水素エネルギーについては、全国に先駆け、産学官で「福岡水素エネルギー戦略会議」が設立され、九州大学水素利用技術研究センターを中心に、研究開発や実証活動、人材育成を実施し、世界を先導する研究開発拠

点が形成されている。また、デジタルコンテンツ産業に関しても、コンテンツの制作、流通、資金供給に関わる企業と、コンテンツクリエイターの教育、研究に関わる大学・専門学校及び県、両政令市の産・学・官が一体となって、人材の育成、ビジネス機会の拡大、県内外に対する情報発信などに取り組んでいる。

### (3) アジアとの結びつきを強める九州（アジア交流フロンティア九州）

#### ①歴史的な役割と現状

九州は、地理的に東アジアに最も近く、長い交流の歴史を持つ圏域であり、我が国とアジアとの交流フロンティアとして機能してきた。このような歴史的背景をもつ九州のアジア度（海外との交流におけるアジアとの関係の強さ）は、全国に比べ高い[図 1]。

輸出入額においても、既に北米・欧州を抜き、最大の貿易先となっており、さらに高い伸びを続けている。[参考図表 3]



注：アジア度は、アジアとの関係が全体に占める構成比。インドおよび西南アジアは含まない。

例えば、輸出額のアジア度は、アジア向け輸出額/全輸出額となる。

資料：「九州アジア国際化レポート2006」九州経済産業局

観光についてみると九州においては、九州圏一体となった九州観光戦略を実行するために、「九州観光推進機構」が官民で組織されている。九州への入国外国人数を、02年の44万人から07年には74万人とする目標を定め、官民一体となり、「東アジアから九州にヒトを呼び込む戦略～東アジアでの九州に認知度を高めて入込を増大～」の戦略を掲げ、ターゲットの明確化等マーケティングから、認知度アップのための九州ブランド化、旅行商品の開発や販売促進等、様々な取り組みを実践している。ビジネス客だけでなく、アジアから九州への観光客についても、急速に増加することが期待される。



また、九州には地理的な近接性から、韓国、中国等アジアからの留学生が多い。平成 15 年度の九州における外国人登録者数約 8 万のうち、約 1 万人が留学生であり、そのうち 8 割以上が、中国、韓国からの留学生で占められている。全国の外国人登録者数 192 万人、留学生 12 万 6 千人と比較してみても、九州における留学生の多さは明らかであり、アジアとのつながりがますます強いものになりつつある。

しかしながら、アジアからの留学生の就職先はほとんど首都圏の大企業であり、九州の企業に就職する留学生は少ないのが現状である。九州がアジアとの繋がりをより深めるためには、留学生をはじめとするアジアの高度人材の活用が課題である。

## ②物流・人流ネットワークの現状と強化

我が国が今後も着実に経済成長を続けていくためには、アジア各国の成長エネルギーを取り込んでいくことが重要であり、このためには、我が国とアジア諸国をむすぶハード・ソフト両面での主軸として、アジア交流連携軸の戦略的構築が重要である。

アジア交流連携軸は、日本列島を縦断し、アジア諸国に伸びる帯状の地帯で、物流・人流・情報流を大量かつ迅速に、双方向で流せるものでなければならない。

そのとき、アジア交流の地理的先端として九州とアジア諸国との物流・人流を支えるネットワークをどのように張り巡らせるかがカギとなる。

現在九州では、アジアと一日で交流できるユニークな人的・物的ネットワークが構築されている[参考図表 4]。博多港と上海港を結ぶ高速 RORO 船や、貨物フェリーの定期航路が、全国に先駆け事業化している。また博多～釜山間には J R 九州と韓国の未来高速が高速船「ピートル」「コピー」を共同運航しており、これを含めた日韓定期航路の 2006 年度利用者が 100 万人を突破している。

今後、これらのネットワークをさらに強化し、わが国とアジア諸国を一日で結ぶ交流圏拠点地域(アジア交流フロンティア)とするためには、港湾、空港などアジアとのゲートウェイの、ハード・ソフト両面における機能強化と、域内を循環する高速交通ネットワークの重点的な整備が必要である。

## (4) 急速に進む人口減少・高齢化

### ①人口減少と高齢化

全国的な少子化の進行に加え、九州は就学・就職期の若者が転出超過傾向であるため、全国よりも高齢化の程度が激しい。2015 年における高齢者の人口構成比は 27.3%と推計され、高齢者人口数が生産年齢人口(15-64 歳人口)数の約 2.2 倍となる。働く世代の負担が増大し、地域経済の活力の低下が懸念される[参考図表 5]。人口減少局面に入っている圏域内の多くの地域では、消費需要の減退と労働力の減少、技能継承の困難といった、経済の需給両面に与える悪影響が既に顕在化している。

### ②居住密度の格差拡大と圏土保全の課題

人口減少、少子高齢化は中山間地の集落維持を徐々に困難にしている。

九州における集落数は 15,273(平成 18 年 11 月現在)と、全国で最も集落数が多い圏域であり、そのうち山間地、中山間地の集落が 54.4%と半数を上回っている。また集落のうち、65 歳以上高齢者が 50%以上を占める集落は 1,633 集落となっており、中国圏に次いで多く、集落総数の 1 割強となっている。また、住民全員が 65 歳以上高齢者の集落も 58 集落存在する [参考図表 6]。

このような地域では、耕作放棄地、放置森林の問題が発生している。これらの耕作放棄地、放置森林が国土の荒廃をもたらし、災害の発生頻度を高めていく危険が増大している。

### ③財政制約と低密度居住モデルの必要

居住密度に格差が生じることで、介護や福祉サービスなど行政サービスを円滑に提供していくことも困難となりつつある。

九州の自治体の財政力指数は 0.6 未満が殆どであり、大都市以外は自主財源に乏しい。

このような状況下で、今までどおり画一的な公共サービスの提供やインフラ整備を持続することは、貴重な地域資源の投資効率を下げることとなりかねない。しかし、離島・半島や中山間地の多い九州には、このような今後の生活に不安のある地域は多い。

これらの地域において、技術革新と規制緩和により、効率的な投資と社会資本ストックの有効利用を促進することで、安全・安心な低密度の居住モデルを提示することが、集落が消滅しかけている現在、喫緊の課題となっている。

## 2 九州の将来像と3つの発展戦略

本会は、2002年にとりまとめた「21世紀の九州地域戦略」において、九州地域がめざす将来像は、中央依存ではなく、九州地域が自らの意思で考え、独自に九州地域の発展に取り組む「自律的経済圏の形成」であると提起した。

「自律」という言葉には九州地域が独自に地域戦略を立て、自らの責任と判断で決断し実行するという「地方分権」の意味を込めており、単なる経済的な意味での「自立」と使い分けている。

一方、国土審議会計画部会中間取りまとめでは、新しい国土像のあるべき姿について「広域ブロックが東アジアの各地域との競争・連携も視野に入れつつ、(中略)特色ある地域戦略を描くことにより、諸機能について東京に過度に依存しない自立的な圏域を形成する国土構造への転換を目指すべきである」と示されており、本会がめざす「自律的経済圏の形成」は新しい国土像の考え方にも沿うものである。

前段で述べたように、九州地域は温暖で豊かな自然環境に恵まれ、一国に匹敵する人口、面積、GDPなどの規模を有し、わが国の中で東アジアに最も近く長い経済・文化の交流の歴史を持つという地理的・歴史的優位性、自動車産業や半導体産業、基礎素材産業などの産業集積、技術集積、人的資本などの恵まれた条件やストックがあり、更なる発展のポテンシャルを有している。

当地域のポテンシャルを活かし、「自律的経済圏の形成」を推進するためには、アジアとのゲートウェイ機能の強化、域内を循環する高速交通体系の整備、大学など研究開発機能の強化、アジア諸国とのハード・ソフト両面の連携強化、急速に進む人口減少・高齢化にともなう中山間地域や離島など低密度居住地域の保全などの諸課題に適切に対応した施策を講じることが必要である。

このような視点から、九州地域が目指す将来像を実現するための戦略として、以下の3つを提案する。

- 1 九州アジア・ゲートウェイ戦略
- 2 知の連携拠点創造戦略
- 3 低密度居住地域の圏土保全戦略

### (1) 九州アジア・ゲートウェイ戦略

九州は、地理的に東アジアに最も近く、長い交流の歴史を持つ圏域である。東シナ海や対馬海峡を越えた、日本と東アジアとの経済・文化交流の成果を、全国に伝播する窓口であった。

日本の人口は、2030年まで減少傾向が必至と予測されている。九州が自律的で強い経済圏を形成していくためには、東アジアの成長のダイナミズムを取り込み、自圏の

持続的な成長に繋げなければならない。同時に九州は、このダイナミズムを広く圏外に波及させる役割をも担う[参考図表 7]。

国土審議会計画部会中間とりまとめにおいて、「シームレスアジアの実現」が、国土づくりの目標として掲げられた。日本と東アジア諸国の間で、ヒト・モノ・情報の更なる迅速かつ円滑な流れを促進し、実現せねばならない。

また、政府のアジア・ゲートウェイ戦略会議においても、アジアの活力を取り込む地域戦略の重要性が指摘され、各地域の特長を活かした独自の地域戦略策定が必要であるとしている。

東アジアとの関係から、九州の特長を再評価すると、地理的近接性ゆえ航路による東アジアとの貨物翌日配達圏域であること[参考図表 8]、長い海岸線の各所に臨海工業地帯の産業基盤を有していること、日本の食糧基地として、またアジアへの輸出農水産品の産地としての実績を有することが、経済・産業の視点から重要な点である。

これらの特長を活かし、東アジアとの交流を更に深め、その成長のダイナミズムを広く圏内外に波及するためには、以下の施策・プロジェクトが必要である。

#### ①グローバルスタンダードに適応したシームレスアジアを実現する環境整備

東アジアの成長のダイナミズムを取り込むためには、ヒトやモノの交流拡大を阻害しない、陸海空の何処にも隘路（ボトルネック）のない、シームレスな輸送および効率化が求められる。そのためには、グローバルスタンダードに適応したインフラの整備が必要である。

#### ア. スーパー中枢港湾の整備

近年わが国の国際海運物流においては、アジアとくに中国との貿易の増大によって、日本海側に位置する港湾の重要性が高まっている。中でも、博多・北九州両港の国際コンテナ取扱量が、他の日本海側港湾に比し格段に多い[参考図表 9]。現在、博多・北九州・下関の北部九州三港は、スーパー中枢港湾への早期指定を目指している。三港の利用圏域は九州全域に広がっており、広域の見地から見て、九州全体の成長に欠かせないインフラである。国の最重要港湾に位置付けられることで、アジアの水平分業・経済産業の連携を支えるインフラとして、機能拡充が必要であり、整備の規格は、グローバルスタンダードに適応する水準でなければならない。大型のコンテナ船とコンテナに対応した、水深15m～16m、バース長300m超の岸壁と、コンテナターミナルおよび荷役施設、無線ICタグ（RFID）等の情報化投資が必要である。

現在の世界における国際海上貨物のコンテナ化率は約6割である。我が国においても国際定期貨物の9割近くがコンテナ化されている。また、20フィートから40フィート、さらには背高コンテナや45フィートコンテナへの大型化傾向が進んでいる。コンテナ船についても大型化が急速に進んでおり、8,000TEUの超大型船が、国際物流の

標準仕様、すなわちグローバルスタンダードになる。

また、国際フェリーや RORO 船のターミナルと鉄道ターミナル間等の円滑なアクセス道整備や、フェリー等の特色を最大限に活用するためのシャーシ積み替え解消（オンシャーシでの相互通行の実現）など、シームレスな陸（鉄道およびトラック輸送）と海の物流結節性強化が必要である [参考図表 10・11]。

#### イ. 国際空港の機能強化とアジアとのネットワーク強化

アジア経済が拡大し、その一体化が加速するなか、九州の企業・事業所のアジアとの水平分業は、さらに拡大・多様化し、国際ビジネスを支えるヒトの交流も急速に増加することが見込まれる。

ビジネスにせよ、観光・文化の交流にせよ、交流事業におけるヒトの往来を支えるのは、国際航空路線である。今後、予測される航空需要の増加に対応して、わが国の主要地域拠点空港に位置づけられる福岡空港及び那覇空港の機能強化が急がれる。とくに福岡空港では、国等の総合調査による需要予測で、旅客や貨物需要の増加により 2012 年に年間発着回数 15.3～16.1 万回と試算されており [参考図表 12]、容量限界の 14.5 万回を超える見通しであることから、抜本的な空港能力の向上が望まれる。今後、福岡空港の総合調査では、具体策として、「現空港の滑走路増設」、「近隣空港との連携」、「新空港建設」の 3 案を検討することになっている。PI 手法により地域のコンセンサスを早急に得て、最も効果的な対策案を早期に実施すべきである。

アジア主要都市との航空および航路の定期便は、大都市圏のハブ空港・ハブ港湾施設を中心にネットワークを形成している。九州はアジアとさらに一層の産業連関を深める必要がある。ビザ発給の緩和などによって、ビジネス需要を中心に観光等も含め、九州とアジア諸国とのこれまでの歴史・文化の集積、人的資源等を積極的に活用して、アジアと直接繋がる多様なネットワークの構築を図る必要がある [参考図表 13]。

また、九州圏域の各空港においても、アジア諸都市とのネットワークの拡充に一層努める必要がある。九州には各県に空港があり、しかも燃料効率等に優れた中型機の巡航可能距離で、アジアの主要都市にアクセスが可能である。国のアジア・ゲートウェイ戦略において、「アジア・オープンスカイ」と名づけた航空自由化が地方空港を中心にいち早く実現される見通しである。

これら各地の空港と、今後成長するアジアの地方都市等との定期航空路線について、既存のフラッグシップキャリアの定期路線の誘致だけでなく、ビジネスジェットや LCC (Low Cost Carrier) と呼ばれる格安運賃の新規企業の参入を促進する、多様な誘致戦略を展開し、各空港の個性を明確にした役割分担を行うことで、九州内の空港間連携を促進することが必要である。

#### ウ. アジアの活力を取り込む循環型高速交通体系の早期整備と広域交流圏の形成

アジアの活力を九州圏に広く波及させるためには、空港・港湾などの交流拠点から

圏域内全ての地域に繋がる高速交通ネットワークが必要である。すなわち東九州自動車道をはじめとした高規格幹線道路、高規格道路と一体となって地域の交流・連携を促進する地域高規格道路、九州新幹線（鹿児島ルート、西九州ルート）等、圏域内の循環型高速交通体系の整備が不可欠である[参考図表 14]。

とくに今後は、九州の東西を結ぶ九州横断道延岡線や中九州横断道、さらに西九州地域の一体的振興に資する有明海沿岸道路が大きな課題である。

また整備にあたって、グローバルスタンダードに適應した、シームレスな輸送および物流の効率化を実現するためには、陸・海・空に隘路があってはならない。よって、高規格道路については、IC の最適配置やスマート IC 設置によるアクセス強化、高規格道路と鉄道貨物ターミナル・空港・港湾の直結、大型車両（36 トン等）の積み替え施設の整備（IC・SA・PA）などの機能向上が必要である。

さらに循環型高速交通体系を補完し、地域交流圏や新たな国土軸の形成を促す重要路線の整備も必要である。とくに関門海峡道路は、下関市と北九州市を中心とする関門都市圏の一体的発展に不可欠であると同時に、アジアのゲートウェイを担う九州から本州へ繋ぐ、わが国の物流・人流を支える大動脈として、安全・確実な輸送を担保するために必要であり、太平洋ベルト地帯に次ぐ「国土の第二の背骨」（日本海沿岸の東北・北陸・敦賀・山陰・東九州に連なる路線）を支える幹線道路である[参考図表 15]。

また、島原・天草・長島架橋構想は、長崎、熊本、鹿児島各県を繋ぎ、県境を越えた交流・連携を促進し、東アジアをにらんだ国際交流基盤の形成など九州西岸軸構想の実現のために必要である。そして、九州から四国へと繋がる豊予海峡ルートも、東アジアに向けた国際性と中国、四国、九州ブロックを越える広域性を備えた交流・創造拠点を目指す豊予海峡交流圏を促すとともに、太平洋新国土軸を形成するものとして今後とも調査の促進が必要である。

## エ. 一層の規制緩和と民間活力の導入

財政が逼迫するなか、今後のインフラ整備においては、ハード（施設・設備）とソフト（経営）を一体的に高度化し、その機能を有効に活用するため、効果をより広く波及させることが必要である。

大型コンテナが、積み替えなしで、国内の高規格道路等を運行できるよう、道路運送車両法および道路交通法の改正等、一層の規制緩和と、主要な物流経路における道路改良および整備は一体不可分の必要条件である。

また、港湾インフラ（ハード）の有効活用を促進するため、さらなる民間活力の導入が必要である。スーパー中枢港湾を目指す博多・北九州・下関港においては、三港間で緊密な連携・役割分担を行い、総合力としてアジア・ゲートウェイとしての機能を果たし得るよう、これを一体的かつ効率的に運用する仕組みとして、北部九州ポートオーソリティー[参考図表 16]の形成について検討すべきである。

## オ. アジア高度人材の活用

九州には地理的な近接性から、韓国、中国等アジアからの留学生が多い。大分県別府市の立命館アジア太平洋大学(APU)では、学生も教員も半数が外国人という構成で、国際的な人材育成に取り組んでおり、国(文部科学省)の先導的な事業として指定を受けている先進事例である。

日本と母国両方の言語や文化を理解する彼等には、海外ビジネスの橋渡し役や、高度な専門性を身に付け、九州企業への就業やアジアの産業界のリーダーとしての活躍が期待される。

アジアでの戦略的なビジネス展開のため、優秀なアジアの人材を活用していくことも重要であり、国が推進している「アジア人財資金」構想などを活用した九州独自の支援制度創設と運用が必要である。

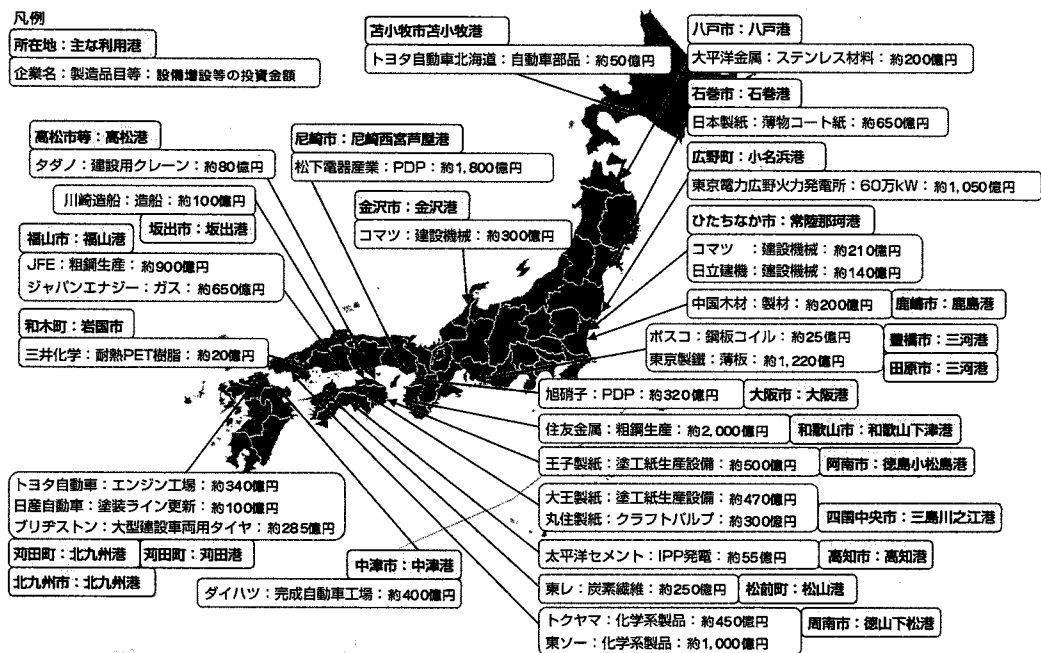
## ②臨海工業地帯のリノベーション

### ア. 素材産業の競争力強化

現在、九州経済の牽引役は、自動車と半導体関連産業であり、これらの産業は、中間財としても最終財としても国際競争力を有する産業であるが、自動車・半導体産業以外の、鉄鋼や窯業、化学といった素材産業も、中間財として高い国際競争力を持つ産業である。

素材産業は、近年アジア特需によって業績が好転し、設備投資意欲が旺盛である[図2]。これら素材産業については、加工組立産業以上に生産ラインにおける知的財産の保護・管理が難しく、企業立地における国内回帰要因のひとつとなっている。

図2 全国の臨海部で進む大規模な設備投資



- 最近の臨海部への設備投資は、地方部においても多くみられる。
  - 新規立地だけでなく、既存産業の高付加価値化やアジア向け増産のための設備投資も多い。
- 資料:国土交通省作成資料 「港湾」2007年4月号 山崎朗中央大学教授論稿より

### イ. 臨海工業地帯における港湾施設の機能拡充

製品・原材料の輸出入や、コンビナートの形成といった特徴から、臨海工業地区は、依然、素材産業の立地適地である。近年、コンテナ船以外の、自動車航送船や鉄鋼・化学といった素材産業の製品および原材料の輸出入に使用されるバルク（バラ）貨物船を中心に、アジアや資源国との貨物流動が増大している。とくに原材料については、中国内製造拠点の急速な需要拡大によって、オーストラリア等より大型の貨物船による輸送が増えており、これに対応できる港湾施設（バース水深等）が必要となっている。



しかし、これらの産業が立地する臨海工業地帯については、新たに最新鋭の生産設備を投資するには、港湾インフラの機能上の課題も多く、企業立地の国内回帰を阻害する要因ともなっている。生産効率の優れた生産設備に比べ、港湾施設・設備は貧弱であり、その機能の拡充が求められる。既存の臨海工業地区における、岸壁の大水深化やバースの配置、臨港道路の整備等によってインフラ関係の隘路を解決することが必要である。

九州には、旧新産都市をはじめそれ以外にも臨海工業地帯は多く、全国で最も臨海工業地区の既存ストックが豊富に賦存する圏域である。九州の特徴でもある各地に点在する多くの臨海工業地帯について、新産業都市の指定地域をはじめとする臨海工業地帯を対象に、新しい生産設備に対応した競争力ある産業立地地域にリノベーションすることが、九州の強みを活かした戦略という視点から重要である。

### ③食糧生産基地としての役割を担う九州

九州はわが国の食糧基地として重要な役割を担っている。九州における農林水産業の産出額は、1.7兆円で全国の約2割を占めている。これを活用した食品産業（飲料を含む）についても、全国の幅広い需要に対応している[参考図表 17・18]。

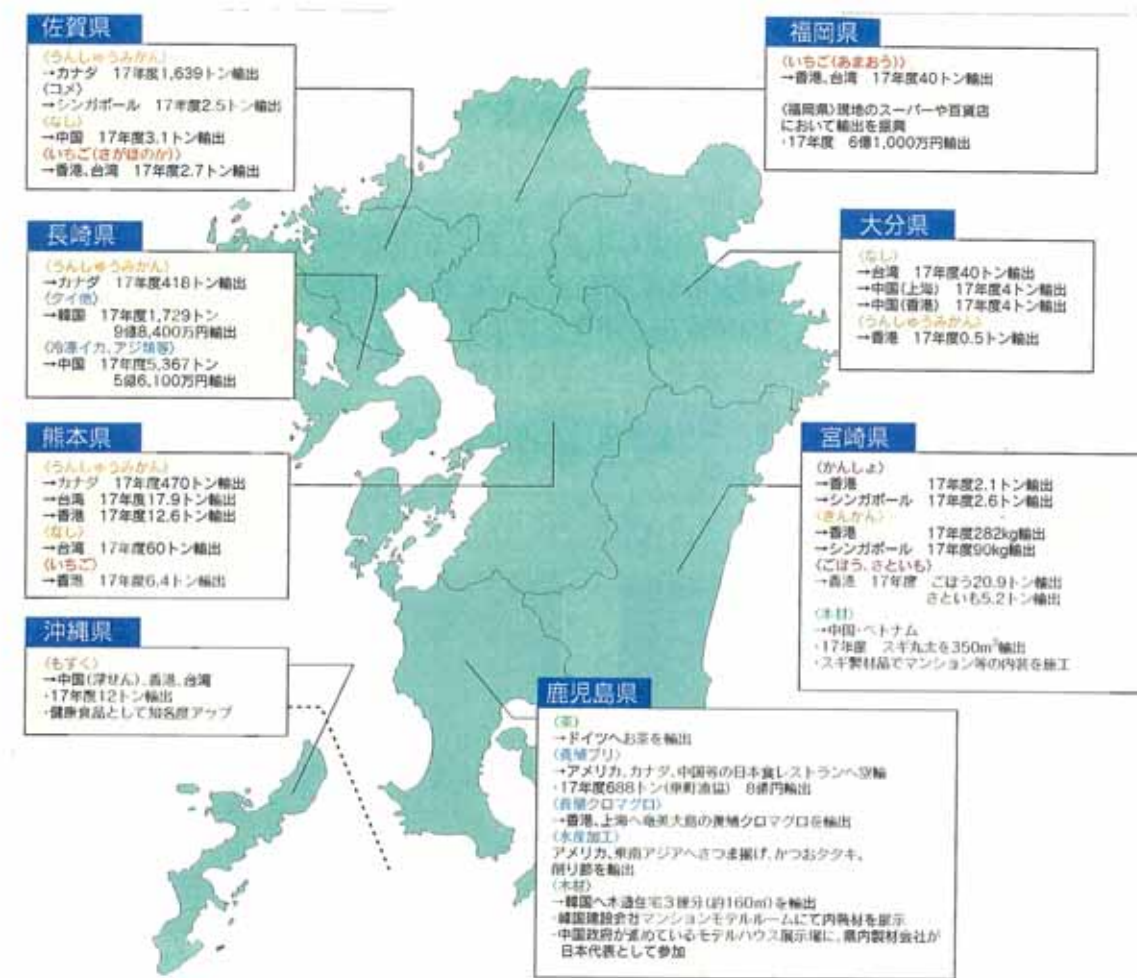
また、九州の農水産物は高品質で多様な産物が多く、既に富裕層を市場に取り組むことでアジア市場への展開を図っており、果実においては輸出額の着実な増加がみられるようになってきた。今後中国では、人口や所得の増加、環境問題等から、更に輸入依存を高めることが見込まれており、九州の食料生産基地としての役割はアジアにまで拡大する可能性がある。

#### ア. 高品質商品の生産とブランド化の促進

FTA（自由貿易協定）、EPA（経済連携協定）の流れが加速するなか、一時的には海外から安価な農産物の輸入が増加することが予想されるが、地域の素材を活かし、他地域にはない高品質商品の開発と域外移出や輸出を促進する方策が必要である。九州の農業はその可能性を十分に有している。

現在でも九州からアジア各国に対し、高級食材が輸出されており[図 3]、今後アジア諸国の経済発展による富裕層の増大に対応して、九州の農水産物の輸出拡大を図るために、高品質商品の開発・生産とブランド化が重要である。

図3 九州の輸出農水産品と産地



資料:「平成17年度 九州食料・農業・農村情勢報告」農林水産省九州農政局

### イ. 農商工連携の推進

世界的な安全・安心ニーズや環境志向の高まりに伴い、トレーサビリティの確立や、リサイクルなどに配慮した農業が、世界の消費者に対する訴求力を高めていくと考えられる。

九州にはバイオマス発電やリサイクルなどのユニークな技術を有する企業があり、IC タグを活用した食品トレーサビリティや冷蔵技術等における技術革新等、工業分野との連携についても域内の技術集積を活用できる。農業の六次産業化、地域ブランドの構築、機能性食品の開発等、農業と商工業の異分野が連携・融合し、農業を核とした付加価値向上を目指す取り組み、農商工連携をさらに推進するべきである。

そのためには、農商工の生産・研究開発拠点間のヒトやモノそして情報の交流を促進するための、圏域内の高速交通体系の整備、及び直接大都市圏需要を開拓し、販路の拡大に繋がるeコマースの活用など、ブロードバンド環境の整備が必要である。

## (2) 知の連携拠点創造戦略

九州の課題は、頭脳拠点としての学術研究機能の強化と産学官連携によるイノベーションの創出である。

九州には、各県に医学部、工学部、農学部など産業のイノベーションを担う学部を有する国立大学が存在し、優秀な学生を輩出している [参考図表 19]。

しかしながら、九州圏内の優秀な学生の多くは、就学時に首都圏をはじめ大都市圏に転出している。また、大学や大学院を卒業しても、そのまま大都市圏の企業に就職することが多く、圏内の若い優秀な頭脳が流出する傾向が見られる [参考図表 20]。

今後は、国際的な知をめぐる企業間競争・地域間競争の激化が予想される。

すでに、国際的な研究者の獲得競争は、アジアを含めて激化しており、国内企業の研究者がサムソンなど韓国企業に流出するといった知の流出が進行している。

圏域内の若い頭脳すら流出する現状を転換するために、とくに九州圏域の大学院がアジアに通用する産業基盤・教育基盤をいかに創出するかの観点が重要であり、広くアジア全域の頭脳に対する求心力を強化する必要がある。

### ①産学連携の中心となる学術・研究機能としての大学等の強化

自律的経済圏の実現のためには、次なるリーディング産業を地域の内部から産み出す、内発型の産業高度化・創出が重要である。

産業競争力を維持するためには、基礎研究を行う大学等研究機関と企業内の研究開発との間を、研究者が往来できるような環境が必要である。これによって生み出される成果が、域内の内発型成長を先導する。また、今後の産学連携は、大学主導から産業主導（産業の課題解決型）の連携が重要である。新しい事業を創出するために、九州圏における学術・研究機能と大学の役割強化が必要である。

## ア. 圏域内学術研究都市の充実・強化

九州北部には、九州北部学術研究都市整備構想（アジアス九州）や、九州大学学術研究都市構想、北九州学術研究都市整備事業といった、高次の都市機能、文化・学術機能・産業機能等の集積を活かした、新たな高度学術研究拠点の形成を図る構想・計画が推進されている。

中でも、九州大学学術研究都市構想は、九州大学を中心に、企業・研究機関の集積を図り、産学官連携による知の拠点を創出するもので、とくに水素エネルギーについては、九州大学を核とする世界的研究開発拠点の形成を目指している。

本構想は、大学の教育・研究機能と、産学官による多様な機能集積である「知の中央ステーション」との相互乗り入れによるソフト戦略を有しており、大学と学外の研究者の交流を促進するものである [参考図表 21]。

新キャンパスを、大学等研究機関と企業内の研究開発との間を、研究者が自由に往来でき、広く大学等研究室を利活用できる環境づくりが重要であり、必要なインフラや施設の整備を促進することが望まれる。

## イ. 圏域内研究機関の連携

九州には、(独)産業技術総合研究所九州センターを始め、各地に公設試験研究機関が広く立地している。また、佐賀県立九州シンクロトロン光研究センターや、福岡バイオバレープロジェクトの一環として取り組まれている、久留米大学やリサーチパークを中心とする企業の研究開発も進み、新たな産業の芽となる研究機関および企業のクラスターが形成されつつある。

このように、九州各地で取り組まれる産学官連携を充実させ、複数のクラスター間の連携や、研究者や企業間の交流を促進することで、各地の取り組みを支援し、新たな産業の芽を育てる環境が整いつつある。

今後の九州地域の産学官連携を新たな段階へ進めていく上でも、企業ニーズに対する、大学間の壁を超えたマッチングや、大学間連携による研究プロジェクトの創出、技術相談ネットワークのシステム化を進めるとともに、これら拠点間を繋ぐ、ヒトの移動や情報ネットワークに係るインフラについては、早急に整備する必要がある。

## ウ. 大九州大学構想の検討

昨年、第3期科学技術基本計画が策定され、産学官全体の研究開発能力の引上げ、研究成果の円滑な国民への還元に向け、社会的・経済的ニーズに対応した研究開発の強力な推進や、活力ある若手研究者、研究支援者の養成・確保が提言されたところである。

国内においても、独立法人化した国立大学を含め、競争力ある学部・学科や研究室を中心に、文部科学省のCOEプログラム(研究拠点形成費等補助)や知的クラスター創生事業(大学、公的研究機関等を核に関連研究機関、研究開発型企業等によるクラスターの創生補助)予算を獲得し、更に求心力を高めており、今後、地域、大学・研究機関間の格差拡大が一層顕著になることが予想される。このため九州においても、大学をはじめとする関係機関の連携を強化し、予算獲得による差別化を図るなど、研究機能の競争力強化が喫緊の課題となっている。

国の科学技術予算が増大する中、これを獲得し新たな産業の創出に活用する、先進的な研究を先導する大学院の競争力強化は急がねばならない。圏域内各大学における特徴ある研究分野に地域の人材と資金を集中し、文部科学省の重点投資を継続的に獲得し、成果をアジアに示すことで、アジアと圏域内研究者の求心力を高めることが重要である。

その際、新たな先進分野における研究で、九州圏内の複数の大学・研究室が連携して成果を挙げることで、これを重点的に圏域全体で支援し、競争力のある特徴的な学部・学科を明確にしていくことが重要である。

圏域内の国公立大学等がその専門性と特長を活かした役割分担と連携を図るためには、将来の道州制への移行も念頭に置いて、例えば、現在の九州大学を九州大学福岡

校、各地の大学を長崎校、熊本校等として九州の国公立大学全てを連合させて運営するような「大九州大学」構想についても検討する必要がある [参考図表 22 カリフォルニア大学のシステム]。

## ②アジア共通の課題解決のための知のプラットフォーム機能の整備

### ア. 環境・エネルギー産業技術によるアジアへの貢献

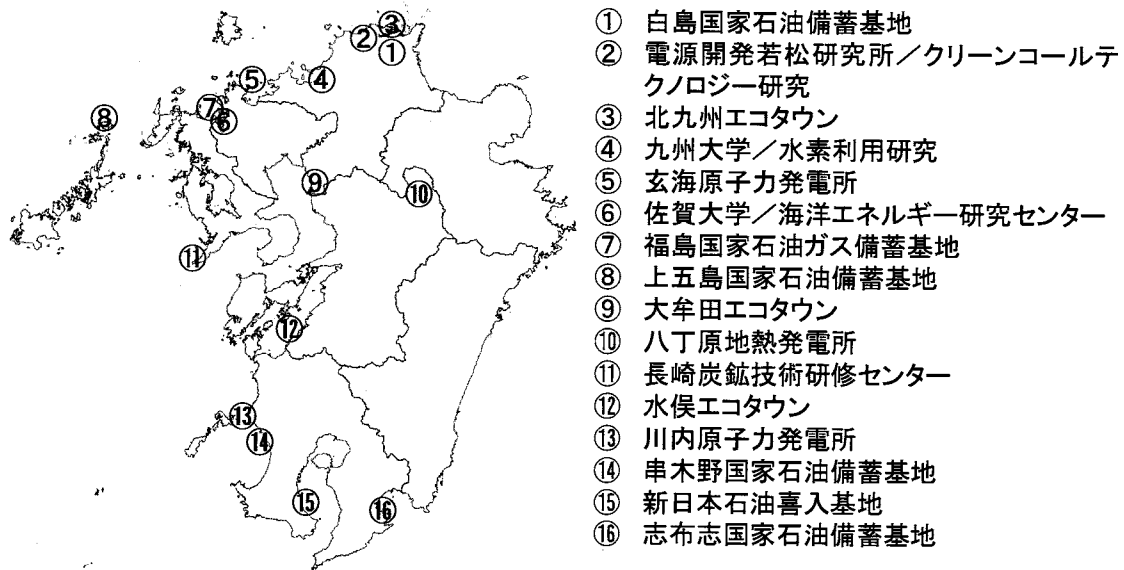
九州は、動植物の生態系や文化・伝統の面において、他圏域に比してアジアとの交流・影響が強い。気温や湿度等、生活環境や生産条件も近しく、同様の課題に対してアジアの諸都市・地域と相互に協力するインセンティブがある。とくに、東アジアの環境・エネルギー問題は、地理的に近接する九州にとって、対岸の火事ではなく、共通の課題以上の同一の課題である。研究を急ぐべきテーマは、山積している。しかも、その課題は国内に留まらず、等しくアジア各国で現在あるいは早晚確実に問題となる事象である。環境問題や感染症問題、高齢化対策等、すべてが喫緊のアジア共通研究課題である。

九州各地には、多くのエネルギー、環境技術拠点が存在する[図 4]。環境・リサイクル産業の振興・育成における、産学官の横断的組織である「九州地域環境・リサイクル産業交流プラザ (K-R I P)」が中心となり、九州の特性を活かした循環型社会の構築を進めている。北九州、大牟田、水俣のエコタウンには、性格の異なる環境技術の集積があり、アジアの環境問題に対して、多様な解法を提供することができる。

また、電源開発若松研究所の石炭ガス化技術、喜入等石油備蓄施設の管理ノウハウや技術、長崎炭鉱技術研修センターの採掘・保安技術等、アジアの現下および持続的な成長に重要な役割を果たし得るポテンシャルの高い技術について、協力や人材育成が可能な既存施設がある。これらの施設や組織の技術力によって、アジア共通の課題に対する解決策を研究・蓄積し、域内ノウハウ・技術で、これらの課題を共同研究すると同時に解決し、ビジネスチャンスとして活用することが重要である。

また、アジアにおける適正な国際循環の枠組みが形成されれば、多国間での回収・解体・リサイクルシステムの構築など、新たにアジア規模での資源循環ビジネスも期待される。環境、防災・減災、上下水道や保健・衛生等における、九州の各都市・地域に蓄積された、官民のノウハウや技術を、経済協力や都市連携を通じて供給することで、アジア共通の課題解決と地域産業の活性化の双方の実現が可能である。

図4 九州の主要なエネルギー・環境技術拠点



資料:西日本新聞 2007/04/13 記事より

#### イ. アジア都市連携センター構想の推進

国土形成計画全国計画においても、東アジアの交流・連携の推進に資する、アジア共通の問題解決プラットフォーム（情報・意見交換の場であり、調整の窓口機能）構築の必要性が提起されている。九州においては、国連ハビタット（国際連合人間居住計画）アジア太平洋事務所（福岡）が中心となり、福岡や北九州等を中心とした「アジア都市連携センター」が構想されている[参考図表 23]。このようなプラットフォームは、九州各地の環境関連および社会資本関連の技能・技術を有する企業にとって、その活躍の場をアジアに広げる機会を拡大するものであり、広域の見地より圏域全体でこれを支援することが必要である。

#### (3) 低密度居住地域の圏土保全戦略

九州全体の人口規模が減少するなか、各地で居住密度の格差が拡大しており、低密度の居住地域の生活を支える公共サービスのコスト負担を、従来の内部補助的スキームで賄うことが困難となる。

むしろ、画一的な公共サービスの提供やインフラ整備の持続は、貴重な地域資源の投資効率を下げるものが危惧される。

九州における中山間地域では、すでに放置森林や耕作放棄地が多く発生しており、台風の被災が多い地域の特徴ゆえに、下流域の洪水等、広域の安全・安心を脅かすリスクが増大している。また、外洋性の離島地域を多く持つというのは九州固有の特徴である。離島では漁業が農業と並ぶ主要産業であるが、漁獲量の減少や担い手の不在によって、地域産業として集落の生活を支えることが困難となっている。

農林水産業は、本来の食料を供給する役割だけではなく、水資源の確保、良好な景観の形成、伝統文化の伝承などの国土保全機能を有している。これらの機能（洪水防止、河川流況安定、地下水涵養や保健休養・安らぎ）を経済効果に換算すると、全国で8兆円を超えると試算されている。このような多面的機能は、生産活動が維持されてはじめて発揮されるものであり、食料の安定供給と国土保全は密接に関連している。

さらに、九州の離島については、国境線に近い外洋に位置するものが多く、安全保障上重要な位置づけを有する地域でもある。

国土形成計画九州圏広域地方計画においては、圏土の保全あるいは九州の持続可能な発展の観点から、新たな位置づけについて合意形成することが必要である。

地域の自主的な選択によって、戦略的な重点投資を行うことの重要性と必要性については、国土審議会計画部会中間とりまとめにおいても示されている。九州においては、このような条件不利地域が自らの地域戦略を選択できるよう、低密度の居住であっても生活可能な選択肢を用意することが重要である。

このため、ハイテク・技術革新という最先端科学の実証実験を、半島・離島や中山間地といった条件不利地域でこそ実施し、低密度居住地の持続的発展モデルという成功事例を作る必要がある。また、これは早晚同じ状況となる中国・韓国等東アジアに対して、先端的な成功体験＝ビジネスモデル（福祉関連産業、循環型産業、高付加価値農林水産業、観光関連産業等）として輸出するシステムの開発にも繋がる。

#### ①低密度居住を選択肢として可能とする施策

アジア需要の取り込みは、モノの輸出だけに留まらない。むしろ、今後よりボリュームとして期待されるのは、観光需要による貿易外収支の黒字化であろう。

九州は全国でもとくに温泉の多い地域であり、各地の農水産品も魅力的で競争力があるが、東京、関西や北海道などに比べ、アジア需要の取り込みで伸び悩んでいる。

観光目的が多様化する中で、農山村地域を観光資源として捉えた、グリーンツーリズムが注目を集めている。体験農場や農村民泊など、観光に関わる新たな事業機会を創出し、経営の安定化ひいては持続可能な生活を営むために、これらの取り組みを円滑に進める上で障害となっている規制等について、一層の緩和促進が望まれる。

九州の温暖な気候、豊かな食・住環境といった、自然に囲まれた豊かな地域特性を活かし、ワーク・ライフバランスの取れた自立可能な地域を創出する。低密度の居住形態で、安全・安心を確保し、経済的に自立するためには、地域構造・産業構造の転換と、民間活力を呼び込むための特例的な規制緩和、総合的かつ戦略的な投資が不可欠である。

#### ア、低密度居住を支援するブロードバンド環境等の整備

高速通信環境の整備は、特産品の販売や観光振興のダイレクトマーケティングに欠かせないインフラである。また、製品の販路拡大や観光の地域連携を促進すると同時



に、遠隔医療や遠隔教育、防災・減災といった、低密度の居住地域の安全・安心を担うため、これからの条件不利地域において早急に整備すべきインフラである。

現在、九州各県に整備中の光ファイバー網も活用し、無線 LAN とパラボラ等アンテナ施設を組み合わせ、条件不利地域のデジタルデバイドを解消するため、総合通信局と地元の情報通信事業者が連携して、無線 LAN によるインターネットと TV 会議等の映像双方向配信の実証実験を実施し、その有効性をもとに、市町村への導入展開が進展しつつある。

光ファイバーケーブルの面的な整備コストを考えれば、無線 LAN との併用によって、早急に遠隔地医療や e ビジネスが可能な環境を構築し、地域の生活と経済を支援することが有効である。

五島市では、大容量の光ファイバーや無線等で市全域をネットワーク化し、各種住民サービスの向上や住民間の情報交流の他、観光客の誘致、農林水産物の販売などに役立てていこうとする「五島市 e-むらづくり計画」を推進しており、低密度居住を支援する情報ネットワークとサービス、コンテンツのあり方のモデルとなるものである[図 5]。とくに島嶼・半島や中山間地といった、条件の似通った地域の多い九州においては、このような自圏域内の先進事例の成果を積極的に活用し、自地域ならではの低密度居住モデルを創造することが必要である。

図 5 五島市 e-むらづくりイメージ図



資料: 五島市HP <http://www.city.goto.nagasaki.jp/pc/policy/index37.html>



## イ. 低密度居住を可能とする制度改革や規制緩和

国土形成計画では、「新たな公」と呼ばれる、国土の国民的経営すなわち公的サービスの民間開放による、担い手の増加が前提となっている。たとえば、医療分野において、保健士が医師の遠隔指導を受け患者を治療することを認め、調剤薬局の処方宅配便等で可能にするなど、特例的な規制緩和によって、このような地域の生活利便性は向上する。

また、計画中の消滅危惧集落までのアクセス道路整備予定費用を、当該集落の合意を得て、彼らの生活を支えるドクターヘリのヘリポート整備や運営補助に、あるいは、ブロードバンドインフラの整備・管理費用に充当することが可能な、地域の意思で総合的な投資判断が可能な仕組みが必要である。

さらに、圏域全体の合意形成が得られれば、過疎地発の業務交通や貨物輸送について、圏内の高速道路料金の割引を実施するなど、積極的な地域戦略を有する地域に対する、圏域内の新たな内部補助の仕組みについても検討すべきである。

### 3 戦略の実現に向けて ～地域のイニシアティブによる戦略策定と包括的予算制度の創設～

人口減少への転換期は、官民相互の領域を見直し、新たな経済・社会の仕組みを創るべきパラダイム転換期でもある。

このような中、九州が中央依存ではなく、自らの意思で考え、独自に発展に取り組んでいくには、自律的な地域経済戦略策定を促進する、行財政システムの変革が必要である。硬直化した縦割りの予算編成と、ばら撒き型の補助金行政では、地域の将来像を実現する真に必要なプロジェクトの早期実現は困難である。地域の将来像を広域の見地から共有し、これを実現に導く施策・プロジェクトへの、資源・資金の選択と集中が不可欠である。

総合的・長期的な視点で戦略的な地域経営を行うためには、省庁縦割りのプロジェクトが、貴重な財源の分散投資とならぬよう、包括的予算制度と地域経済戦略の策定など、地域のイニシアティブによって戦略的な投資が可能な体制整備、そのための制度設計が必要である。例えばイギリスには、包括的予算制度（従来の補助金を一つの予算として統合）によって省庁ごとの制約事項をなくし、地方の自主性に応じた柔軟な運用、補助金申請の簡素化を図ると共に各地域開発公社の地域経済戦略の達成に必要な事業に対し効果的に補助金を拠出し、その成果の最大化を可能とする制度がある（イギリスの地域開発公社）[参考図表 24]。これは、現在わが国でも検討が行われている道州制の考え方にも通じるものである。

九州圏における国土形成計画広域地方計画協議会は、今年の夏より協議に入る予定であるが、その基本的な視点と運営の方法について、限りある資源を有効に活用する、地域経営の視点が不可欠である。

地域経営は、財政的・時間的制約の中で、必要度と見込まれる効果を鑑み、優先的に実施すべき施策を選択し、これに重点的に取り組むことで実現される。その際に重要なことは、企業経営と同様に、時間管理概念と外部評価を導入した不断のチェックと透明性の確保であり、今回策定する九州圏広域地方計画を実効性あるものとする必要がある。

## 研究会のメンバーおよび検討の経緯

本研究会は、下記の委員 10 名で構成され、平成 18 年 12 月 20 日から、平成 19 年 4 月 23 日まで、計 7 回開催し活発な議論を積んできた。本意見は、この研究会の議論を受け、社団法人九州経済連合会が取りまとめたものである。

### 九州圏広域地方計画研究会メンバー

	氏 名	所 属
座 長	山崎 朗	中央大学経済学部 教授
委 員	平野 俊明	九州電力株式会社 経営企画室地域戦略グループ長
	唐池 恒二	九州旅客鉄道株式会社 常務取締役経営企画部長
	森本 廣	九州経済同友会 事務局長
	橋本 洸	九州商工会議所連合会 常任幹事
	長井 賢祐	九州経営者協会 代表幹事
	田中 耕太郎	財団法人九州地域産業活性化センター 常務理事
	石井 歆	日本政策投資銀行 九州支店長
	小椋 敏勝	西日本電信電話株式会社 九州事業本部長兼福岡支店長
	坂梨 正雄	社団法人九州経済連合会 常務理事
アドバイザー	矢田 俊文	北九州市立大学長
	宮川 泰夫	九経連会長特別補佐、九州大学名誉教授

[2007 年 4 月 23 日現在、順不同、敬称略]

## 研究会開催経緯

### ○第1回研究会

平成18年12月20日(水) 福岡市・九経連会議室

- 議 題 ①研究会の設置について及び委員紹介  
②国土形成計画広域地方計画策定について  
国土交通省九州地方整備局企画部  
広域計画課長 赤星 文生氏  
③国土形成計画全国計画への九経連の対応について  
④調査内容・スケジュール等について

### ○第2回研究会

平成19年1月23日(火) 福岡市・九経連会議室

- 議 題 ①九州国土形成計画の視点  
②今後のスケジュール(主要論点・スケジュールなど)

### ○第3回研究会

平成19年2月6日(火) 福岡市・九経連会議室

- 議 題 ①国土形成計画と農業農村問題  
東京大学大学院農学生命科学研究科  
教授 生源寺 眞一氏  
②知の連携拠点創造戦略について  
同志社大学大学院  
教授 山口 栄一氏

### ○第4回研究会

平成19年2月26日(月) 福岡市・九経連会議室

- 議 題 ①3つの視点から見た九州の将来像・発展戦略と主要プロジェクト

### ○第5回研究会

平成19年3月6日(火) 福岡市・九経連会議室

- 議 題 ①意見とりまとめ(素案)について

### ○第6回研究会

平成19年3月28日(水) 福岡市・九経連会議室

- 議 題 ①意見とりまとめ(案)について

### ○第7回研究会

平成19年4月23日(月) 福岡市・九経連会議室

- 議 題 意見とりまとめ最終案について

## 参考図表

1. 九州の経済規模
2. 九州の主要都市の位置
3. 九州の貿易相手国別輸出入額の推移
4. 九州と東アジアを繋ぐ様々な交通手段
5. 全国及び九州・沖縄の人口増減の動向と将来予測
6. 平成11年および平成18年の高齢者割合50%以上の集落数と増加率
7. 世界の地域別成長率見通し
8. 現在の東アジア貨物翌日配達圏
9. 日本海側港湾の取扱量と北九州・博多港のシェアの推移
10. 北部九州の国際フェリー・RORO船、定期航路便数の推移
11. 東アジアとの国際コンテナ貿易量（現状と将来-輸出入計）
12. 福岡空港の需要予測結果
13. 航空網の充実で需要が顕在化するアジアとの航空ネットワーク
14. アジア・ゲートウェイとしての役割を果たすために必要な陸海空のシームレス化
15. 第二の背骨軸
16. ポートオーソリティーの事例
17. 全国農業産出額に占める九州のシェア
18. 九州における食料品製造業の出荷額等推移
19. 全国国立大学の医・工・農（水産）学部の有無
20. 九州圏における就学期・就職期の転出傾向（男性）
21. 九州大学学術研究都市構想
22. カリフォルニア大学のシステム
23. アジア都市連携センター構想
24. イギリスの地域開発公社と包括的予算制度

図表1 九州の経済規模

項目	九州	スイス	ベルギー	スウェーデン	備考
面積(k m <sup>2</sup> )	42,176	41,284	30,528	449,964	2002年
	(1.00)	(0.97)	(0.72)	(10.7)	九州は2004年
人口(千人)	13,352	7,252	10,419	9,041	2005年
	(1.00)	(0.54)	(0.78)	(0.67)	
GDP(百万\$)	380,800	357,378	352,620	346,412	2004年
	(1.00)	(0.94)	(0.93)	(0.91)	1ドル125円で試算

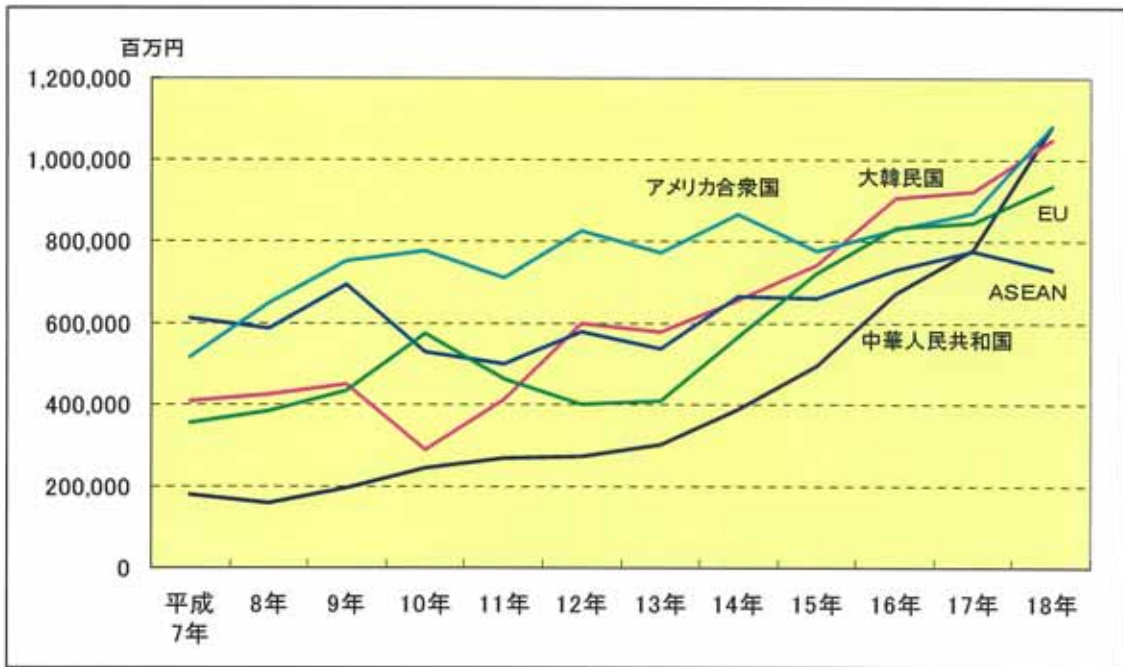
資料:「世界の統計」総務省

図表2 九州の主要都市の位置



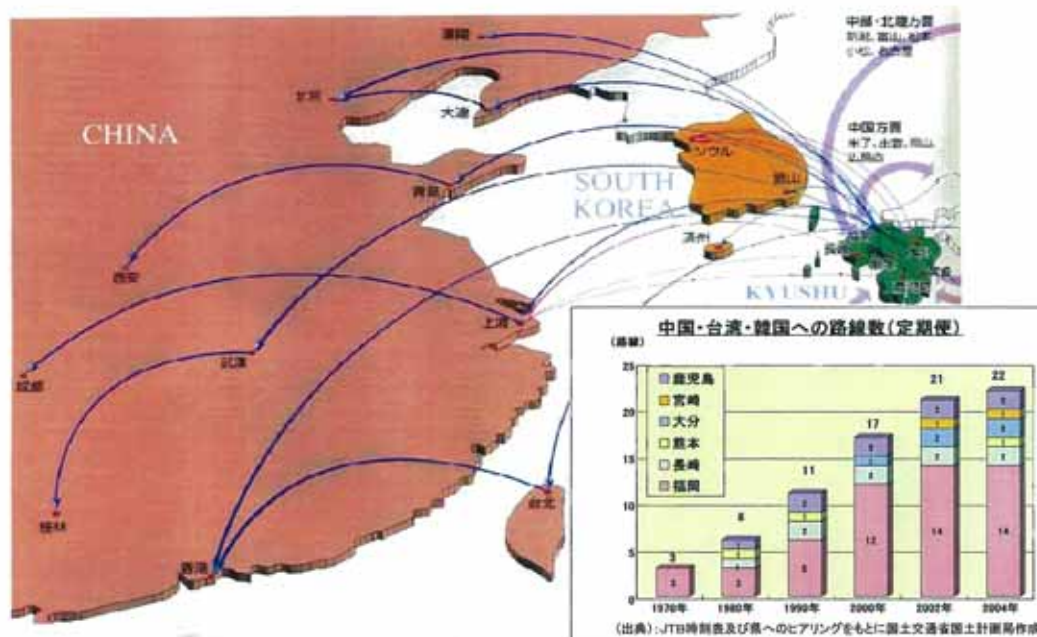
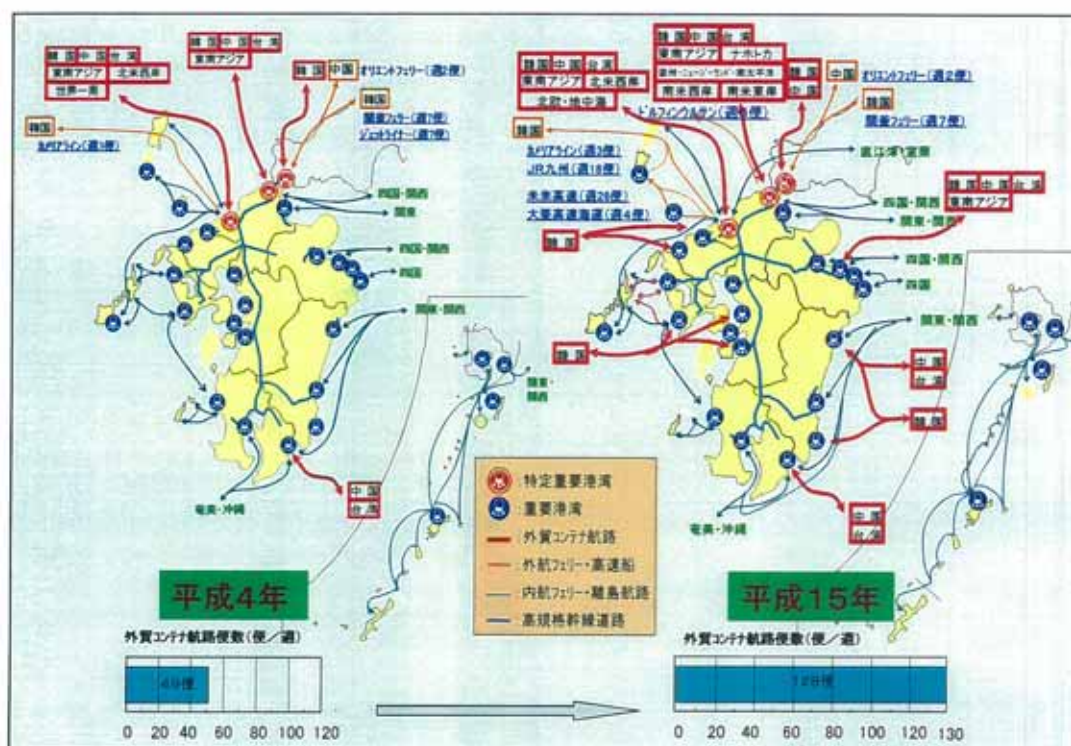
資料:「住民基本台帳による人口」総務省 H18.3.31 時点

図表3 九州の貿易相手国別輸出入額の推移



資料:財務省「貿易統計」

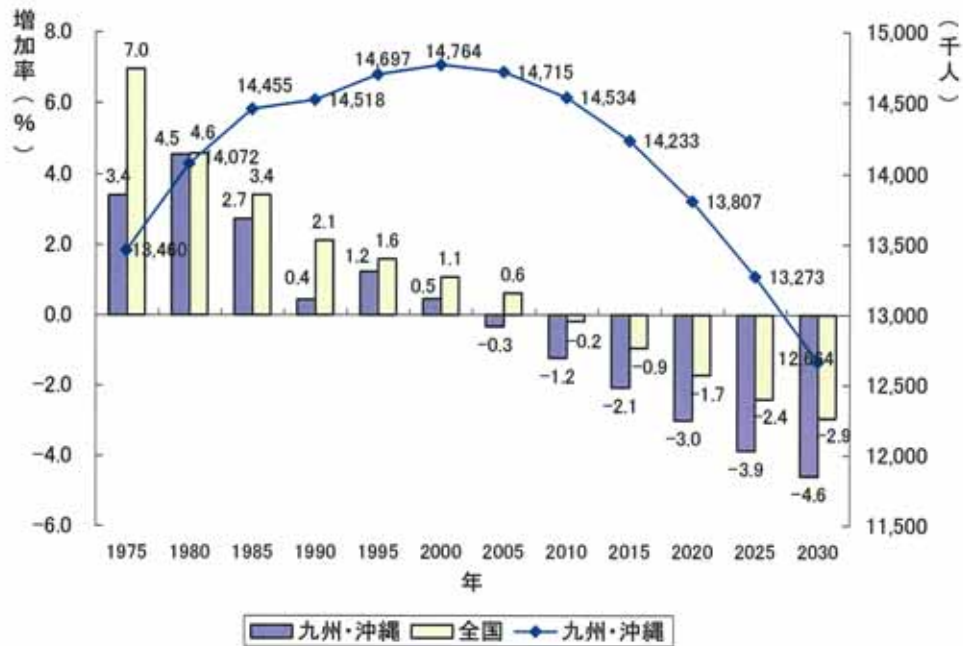
図表4 九州と東アジアを繋ぐ様々な交通手段



資料:「東アジアとの連携に向けた開かれた国土づくり(説明資料)」第6回国土基盤専門委員会・第5回産業展望・東アジア連携専門委員会合同会議資料

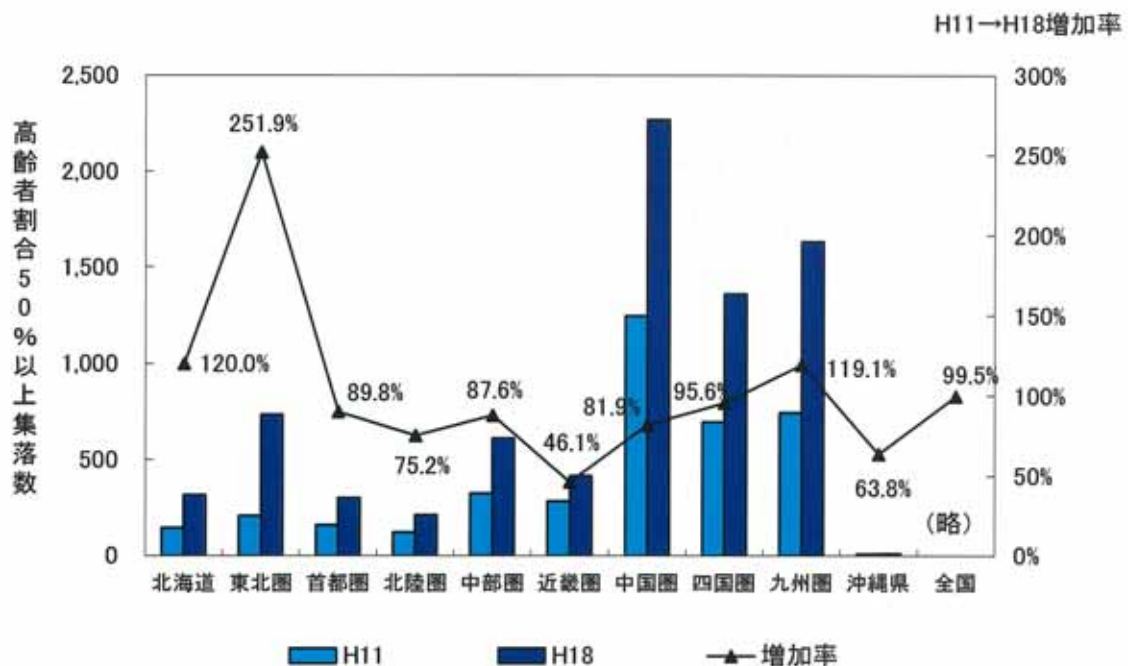


図表5 全国及び九州・沖縄の人口増減の動向と将来予測



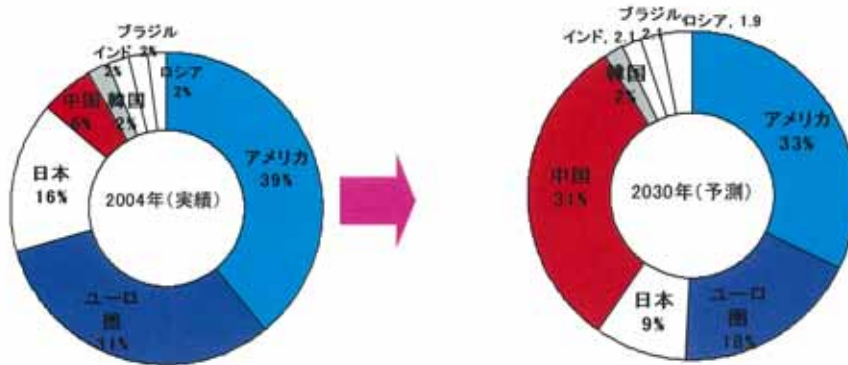
資料:総務省「国勢調査」及び九州経済調査協会資料より

図表6 平成11年および平成18年の高齢者割合50%以上の集落数と増加率



資料:国土審議会計画部会資料より

図表7 世界の地域別成長率見通し

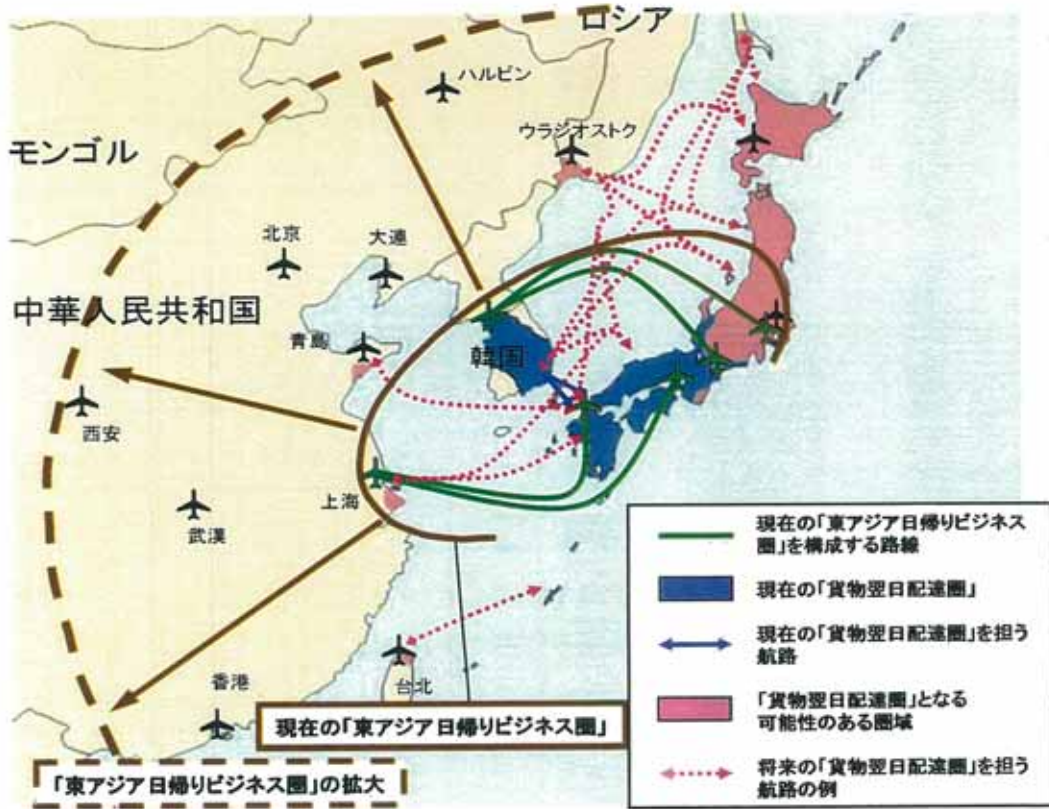


国・地域名	西暦						年平均伸び率					
	2000年	2005年	2020年	2030年	2040年	2050年	2001-05	2006-20	2021-30	2031-40	2041-50	
GDP	日本	32.7	34.7	42.4	47.1	49.9	49.9	1.2	1.4	1.0	0.6	0.0
	中国	49.6	77.3	173.3	251.6	304.2	333.9	9.3	5.5	3.8	1.9	0.9
	韓国	7.6	9.4	15.6	18.6	20.1	20.3	4.4	3.4	1.7	0.8	0.1
	インド	24.5	33.8	70.7	103.0	144.0	191.2	6.6	5.0	3.8	3.4	2.9
	ASEAN	17.7	22.1	38.7	54.6	72.9	92.4	4.5	3.8	3.5	2.9	2.4
	米国	95.9	110.9	167.5	214.1	271.7	339.6	2.9	2.8	2.5	2.4	2.3
	EU	102.6	111.6	145.2	163.1	181.1	198.9	1.7	1.8	1.2	1.1	0.9
一人当たりGDP	日本	25.8	27.1	34.5	40.9	47.4	53.1	1.0	1.6	1.7	1.5	1.1
	中国	3.9	5.8	12.2	17.8	22.4	26.4	8.4	5.1	3.8	2.3	1.7
	韓国	16.3	19.7	32.2	39.5	45.9	52.0	3.9	3.3	2.1	1.5	1.2
	インド	2.4	3.0	5.2	6.8	8.8	11.0	4.9	3.6	2.8	2.6	2.3
	ASEAN	3.9	4.6	6.8	8.9	11.3	14.1	3.0	2.7	2.8	2.5	2.2
	米国	33.7	37.2	49.5	59.3	71.6	86.0	2.0	1.9	1.8	1.9	1.8
	EU	23.2	24.8	31.9	36.3	41.4	47.3	1.4	1.7	1.3	1.3	1.3
人口(千万人)	日本	12.7	12.8	12.3	11.5	10.5	9.4	0.1	-0.2	-0.7	-0.9	-1.1
	中国	127.4	132.8	141.7	141.1	135.8	126.2	0.8	0.4	0.0	-0.4	-0.7
	韓国	4.7	4.8	4.9	4.7	4.4	3.9	0.4	0.1	-0.3	-0.7	-1.1
	インド	102.1	110.9	135.9	150.9	163.6	173.3	1.7	1.4	1.1	0.8	0.6
	ASEAN	45.2	48.5	57.2	61.6	64.4	65.4	1.4	1.1	0.7	0.4	0.2
	米国	28.4	29.8	33.8	36.1	38.0	39.5	1.0	0.8	0.6	0.5	0.4
	EU	44.2	44.9	45.5	44.9	43.8	42.0	0.3	0.1	-0.1	-0.3	-0.4

(注) GDP(一人当たりGDP)は2000年購買力平価ドル基準、単位は千億ドル(千ドル)。  
 成長率は期間平均。GDPの2005年は推計値を実績値として一部利用。人口は米国のみ国連予測。  
 ASEANは、シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、タイ、ベトナムの6カ国。  
 EUは、EU加盟国からスロベニア、エストニア、ラトビア、リトアニア、キプロス、マルタ、ブルガリア、ルーマニアを除いた19カ国。  
 (資料)内閣府『国民経済計算年報』、総務省『国勢調査』、World Bank, World Development Indicators、United Nations, World Population Prospects: The 2004 Revision、各国統計

図表 8 現在の東アジア貨物翌日配達圏

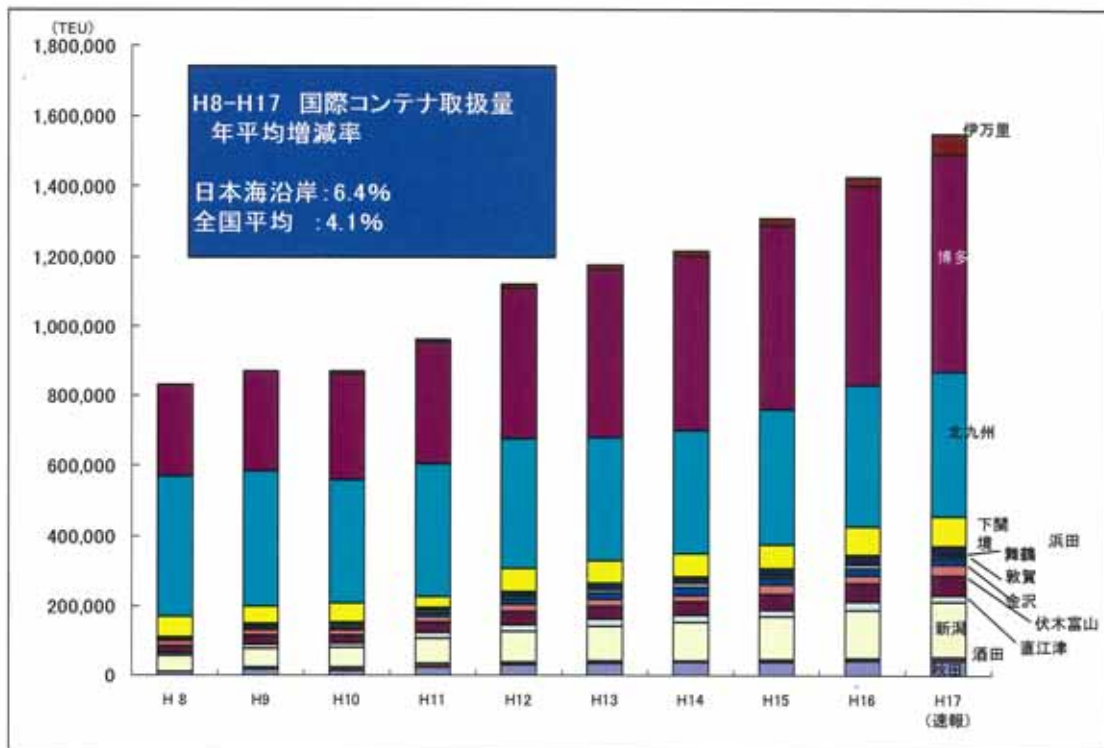
現在の東アジア貨物翌日配達圏(青色)と将来の拡大の可能性ある範囲(ピンク色)



貨物翌日配達圏とは、日本及び外国から朝6時に貨物を出し、相手国に翌日18時に到着できる範囲。

資料:「第9回国土審議会(稿18年6月30日)資料」国土交通省

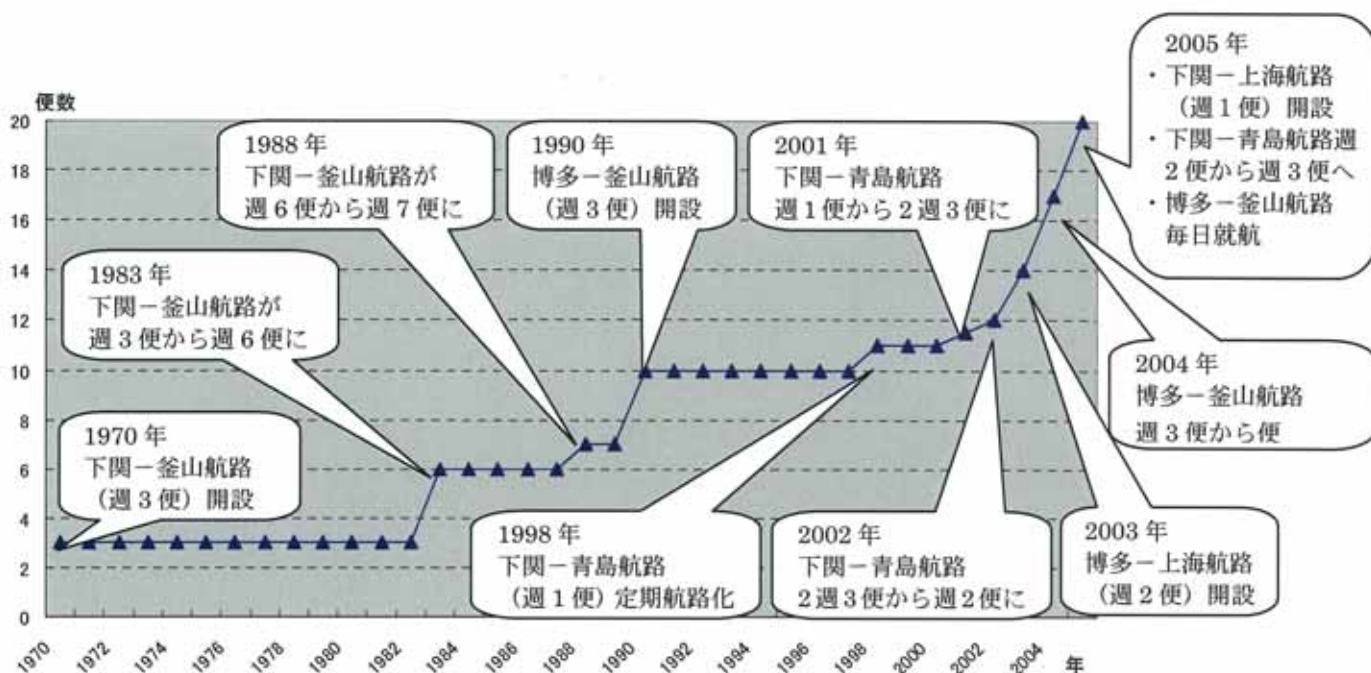
図表9 日本海側港湾の取扱量と北九州・博多港のシェアの推移



資料:福岡県、北九州市、福岡市「国土形成計画全国計画に関する提言」



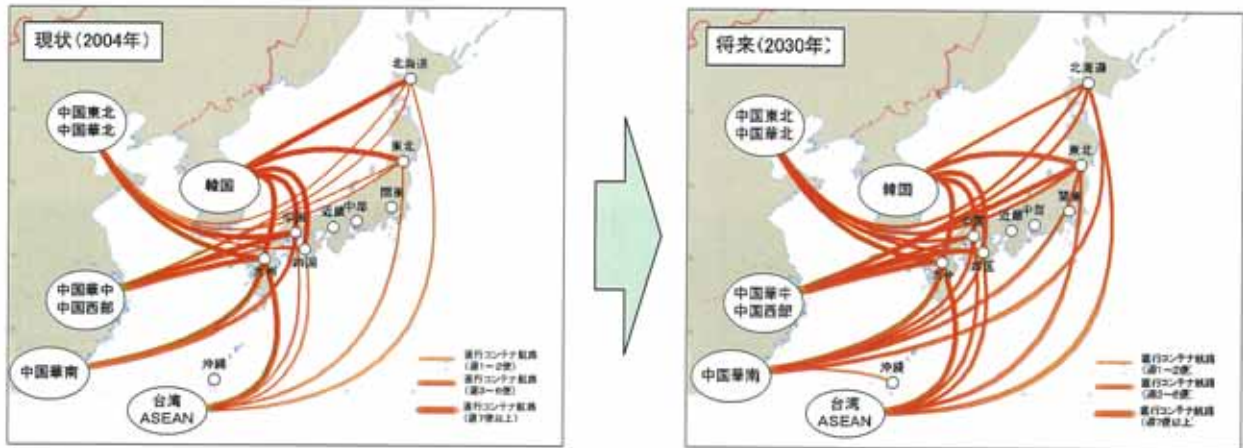
図表10 北部九州の国際フェリー・RORO船、定期航路便数の推移



航路	頻度	航路拡充状況
釜山-下関フェリー航路	7便/週	1988年~毎日運航 1998年「はまゆう」就航 2002年「星希」就航
釜山-博多フェリー航路	7便/週	2005年 毎日運航
青島-下関フェリー航路	3便/週	2005年 週3便化
上海-下関RORO船航路	1便/週	2005年 航路開設 2006年 寄港地を蘇州太倉へ変更 2007年 旅客輸送免許取得
上海-博多RORO船航路	2便/週	2003年 航路開設
計5航路	20便/週	

資料:国土交通省九州地方整備局北部国際物流戦略チーム「基礎データ資料集」H19.3

図表11 東アジアとの国際海上コンテナ貿易量(現状と将来－輸出入計)



注) 2以上の海外目的地を有する現況航路については、当該航路便数を目的地の数で按分した値を、それぞれの目的地との航路便数として計上

出典：国土交通省政策統括官付政策調整官室作成

資料：新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系最終報告

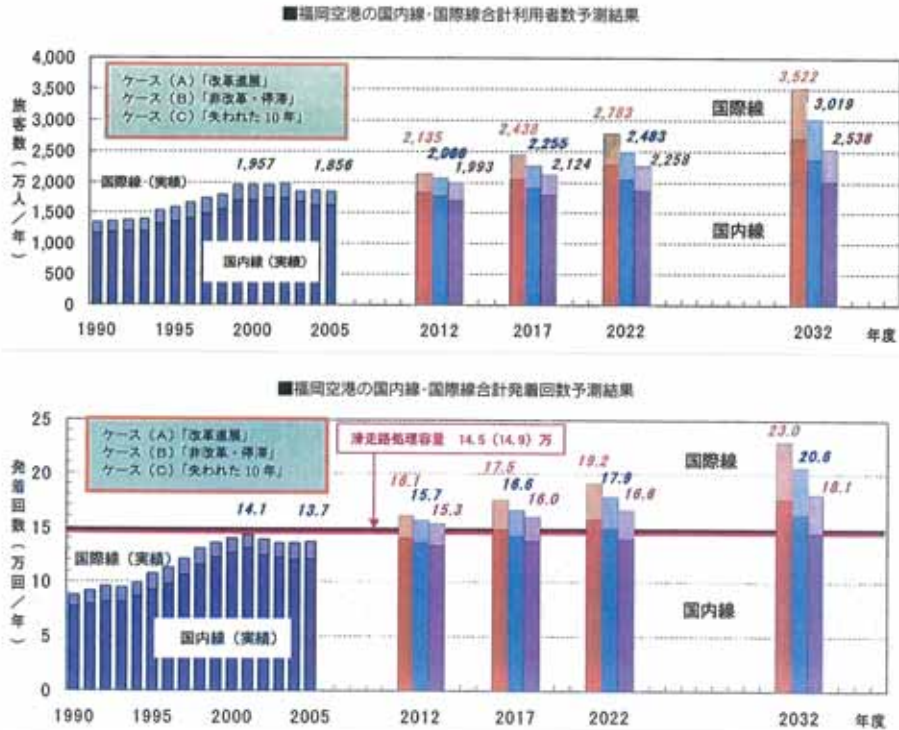
【九州各県におけるコンテナ貨物量の予測】

項目	伸び率	予測	各県シェア(%)		
	2003/1993	2030/2003	1993年	2003年	2030年
福岡	1.59	3.26	97.6	93.3	76.1
佐賀	4.15	10.62	0.7	1.8	4.9
長崎	8.36	18.50	0.1	0.3	1.2
熊本	8.33	15.83	0.1	0.6	2.3
大分	2.84	10.86	0.5	0.8	2.2
宮崎	3.63	12.48	0.6	1.4	4.3
鹿児島	7.56	19.56	0.4	1.8	8.8
九州計	1.67	4.00	100.0	100.0	100.0

注：九州地域の予測結果、最近の流動をもとに各県の貨物量を予測

資料：新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系最終報告をもとに  
三菱総合研究所試算

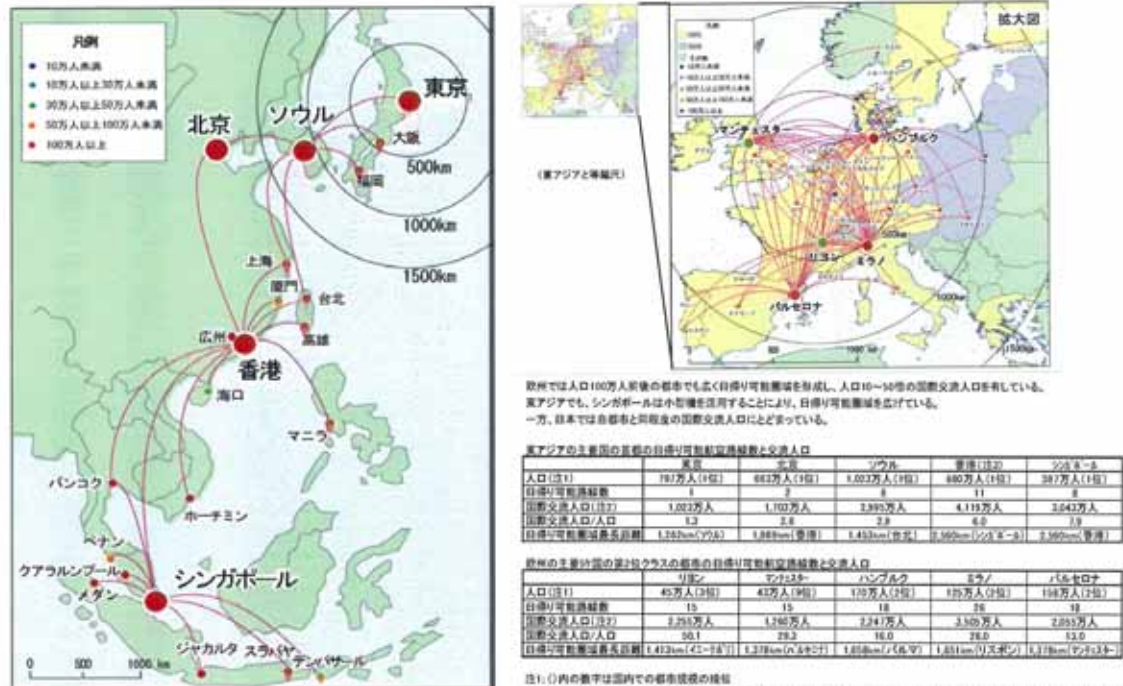
図表 1 2 福岡空港の需要予測結果



資料:「福岡空港の総合的な調査 PIレポート ステップ2」福岡空港調査連絡調整会議

図表 1 3 航空網の充実で需要が顕在化するアジアとの航空ネットワーク

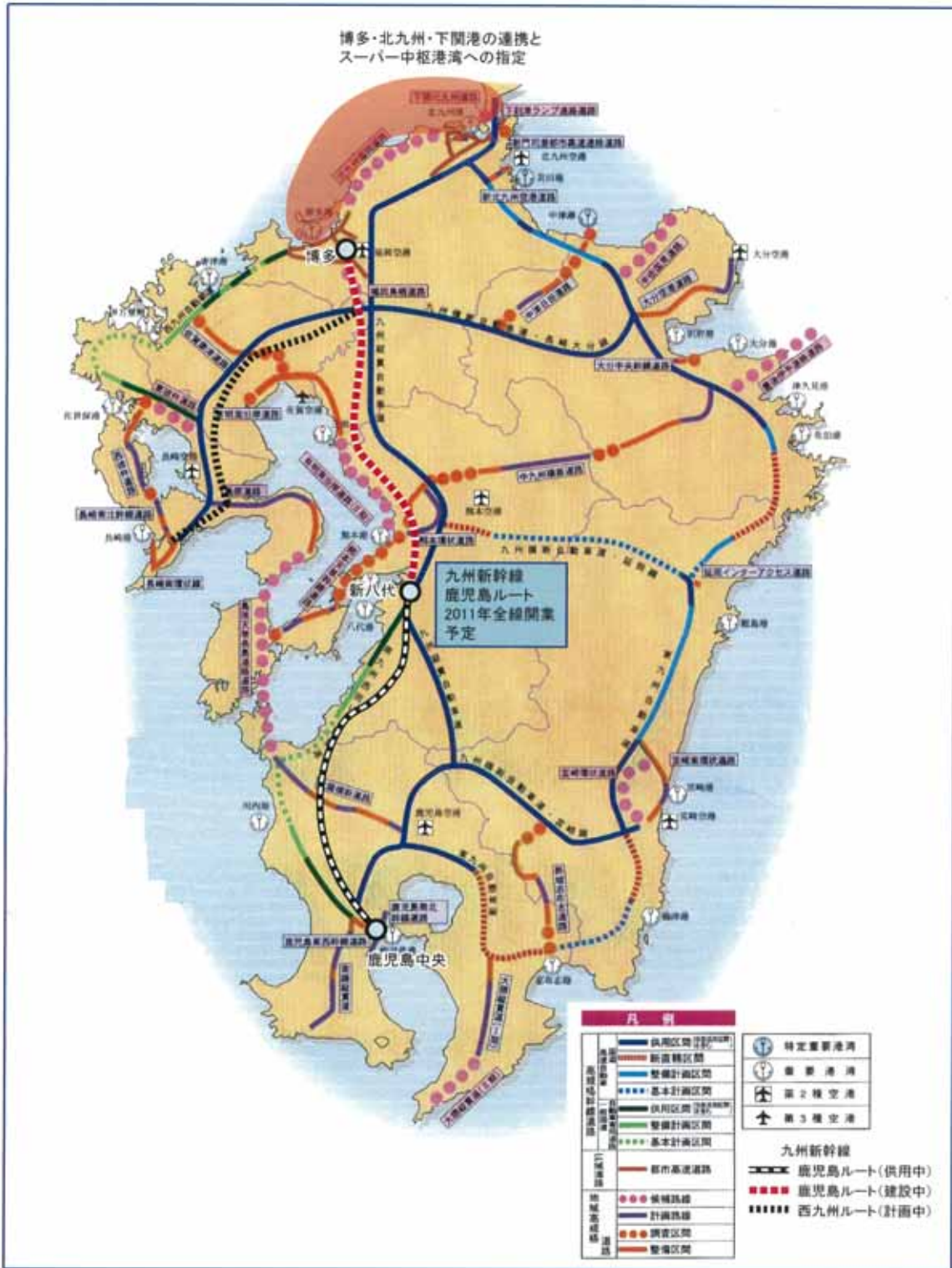
東アジアの主要5カ国・地域の首都と欧州の主要5カ国の第2位クラスの都市からの日帰り可能な航空路線の比較



資料:新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系最終報告



図表14 アジア・ゲートウェイとしての役割を果たすために必要な陸海空のシームレス化



資料:国土交通省資料より三菱総合研究所作成



図表15 第二の背骨軸



資料:九州経済連合会「国土形成計画全国計画に対する意見」

図表16 ポートオーソリティーの事例

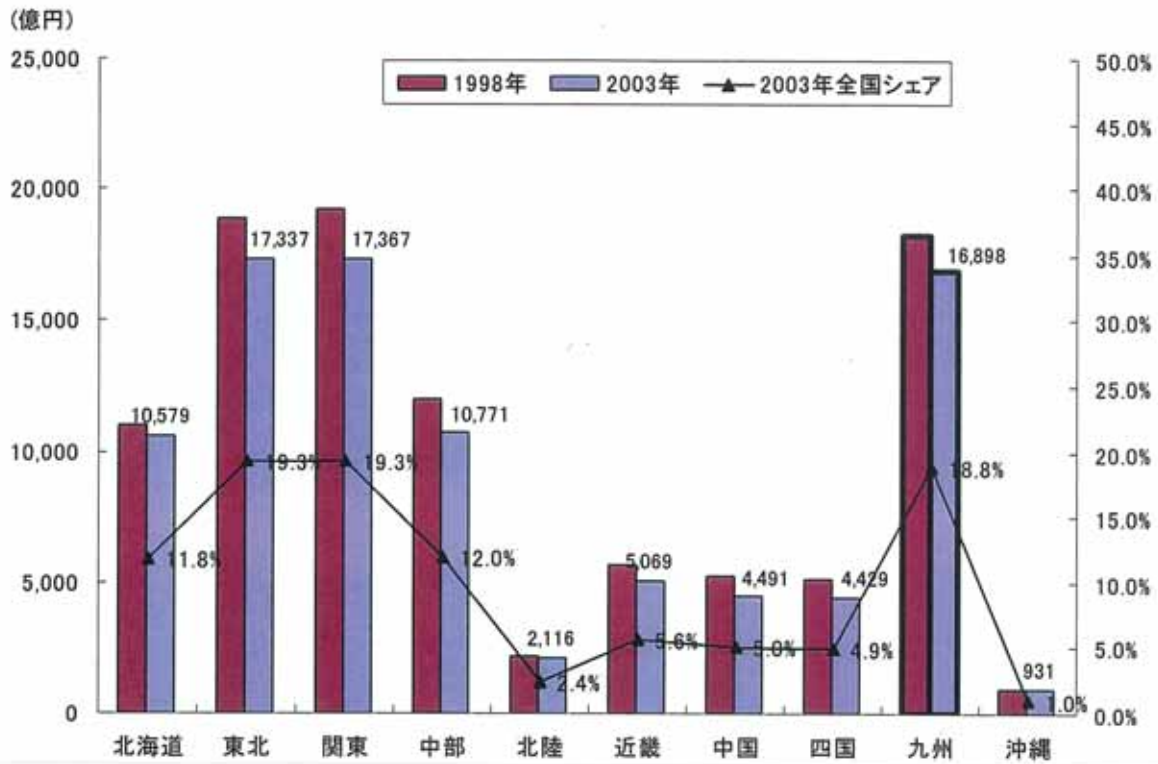
公共輸送機関の開発・所有・管理・運営などを行う地域開発公団。各港湾の一体的な整備・管理・運営を行う。効果は、港湾の管理と運営の分離であり、下物の整備を含めた維持管理を国が行い、競争力を必要とする上物の整備・運営は自治体から独立した民間会社が行う「上下分離方式」である。これによって、経営の効率化と競争力強化の基盤ができる。欧米では、独立採算を基本とした民間事業者は、単に港湾ばかりでなく、空港、バスターミナルなども包含して総合的に管理運営している。

ニューヨーク・ニュージャージー・ポートオーソリティーは、ニューアーク=エリザベス港海運ターミナル、ジョン・F・ケネディ国際空港、ニューアーク=リバティ国際空港、ラガーディア空港、ホランド・トンネル、リンカーン・トンネル、ジョージ・ワシントン・ブリッジ、パストレイン、ポートオーソリティー・バスターミナルなどを運営しており、2001年まではワールドトレードセンターの運営も行っていた。また港湾公社は、1,600人規模の独自の警察組織ポートオーソリティー警察も運営している。

ニューヨーク・ニュージャージー・ポートオーソリティーの管理・運営施設

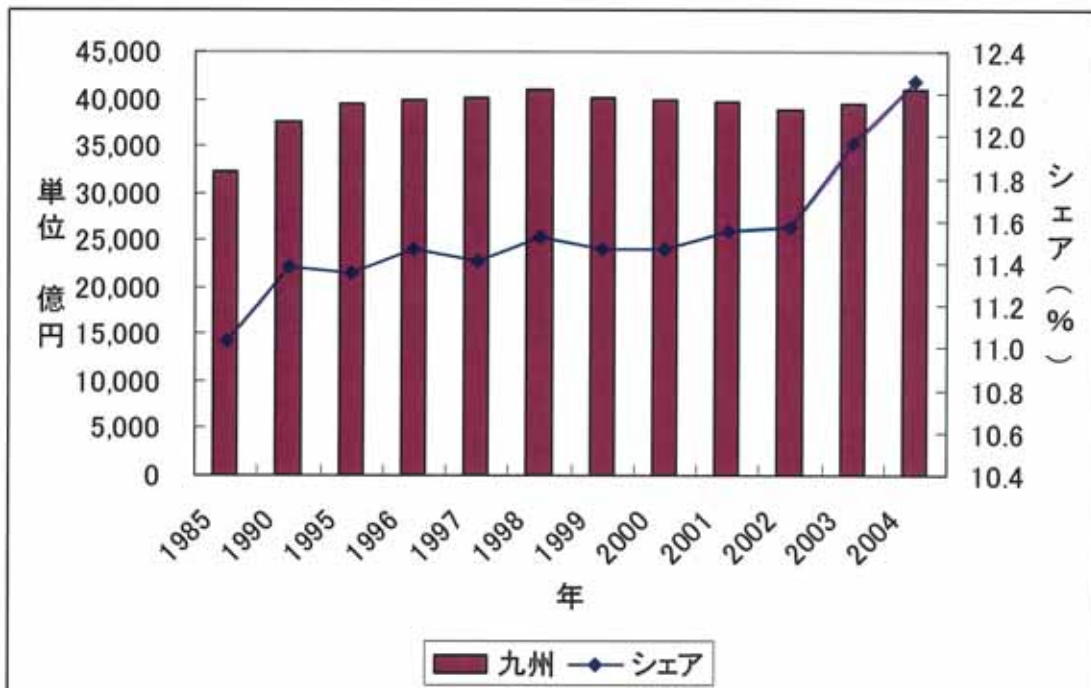


図表17 全国農業算出額に占める九州のシェア



資料:農林水産省「生産農業所得統計」

図表18 九州における食料品製造業の出荷額等推移



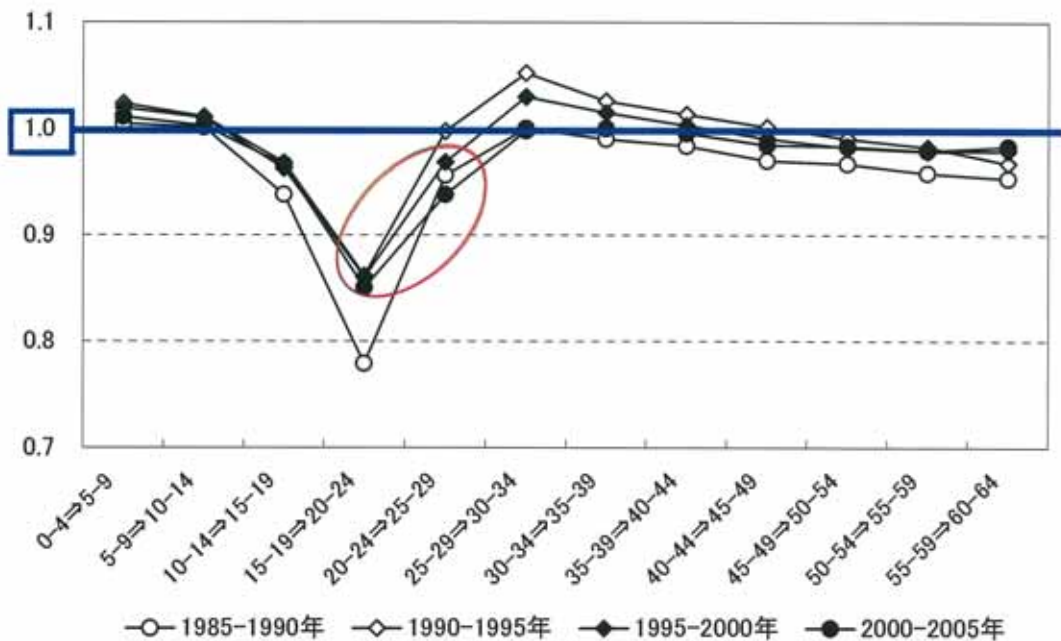
資料:経済産業省「工業統計表」

図表19 全国国立大学の医・工・農(水産)学部の有無

都道府県	大学名	医学部	工学部	農学部
北海道	北海道大学	○	○	○
	室蘭工業大学		○	
	帯広畜産大学			○
	旭川医科大学	○		
	北見工業大学		○	
青森県	弘前大学	○	○	○
岩手県	岩手大学		○	○
宮城県	東北大学	○	○	○
秋田県	秋田大学	○	○	
山形県	山形大学	○	○	○
福島県	福島大学		○	
茨城県	茨城大学		○	○
	筑波大学	○	○	○
栃木県	宇都宮大学		○	○
群馬県	群馬大学	○	○	
埼玉県	埼玉大学		○	
千葉県	千葉大学	○	○	
東京都	東京大学	○	○	○
	東京医科歯科大学	○		
	東京農工大学		○	○
	東京工業大学		○	
	電気通信大学		○	
神奈川県	横浜国立大学		○	
新潟県	新潟大学	○	○	○
	長岡技術科学大学		○	
富山県	富山大学		○	
石川県	金沢大学	○	○	
	北陸先端科学技術大学院大学		○	
福井県	福井大学	○	○	
山梨県	山梨大学	○	○	
長野県	信州大学	○	○	○
岐阜県	岐阜大学	○	○	○
静岡県	静岡大学		○	○
	浜松医科大学	○		
愛知県	名古屋大学	○	○	○
	名古屋工業大学		○	
	豊橋技術科学大学		○	
三重県	三重大学	○	○	
滋賀県	滋賀医科大学	○		
京都府	京都大学	○	○	○
	京都工芸繊維大学		○	
大阪府	大阪大学	○	○	
兵庫県	神戸大学	○	○	○
奈良県	奈良先端科学技術大学院大学		○	
和歌山県	和歌山大学		○	
鳥取県	鳥取大学	○	○	○
島根県	島根大学	○	○	
岡山県	岡山大学	○	○	○
広島県	広島大学	○	○	○
山口県	山口大学	○	○	○
徳島県	徳島大学	○	○	
香川県	香川大学	○	○	○
愛媛県	愛媛大学	○	○	○
高知県	高知大学	○	○	○
福岡県	九州大学	○	○	○
	九州工業大学		○	
佐賀県	佐賀大学	○	○	○
長崎県	長崎大学	○	○	○水産
熊本県	熊本大学	○	○	
大分県	大分大学	○	○	
宮崎県	宮崎大学	○	○	○
鹿児島県	鹿児島大学	○	○	○水産
沖縄県	琉球大学	○	○	○

資料:文部科学省ホームページより

図表20 九州圏における就学期・就職期の転出傾向(男性)

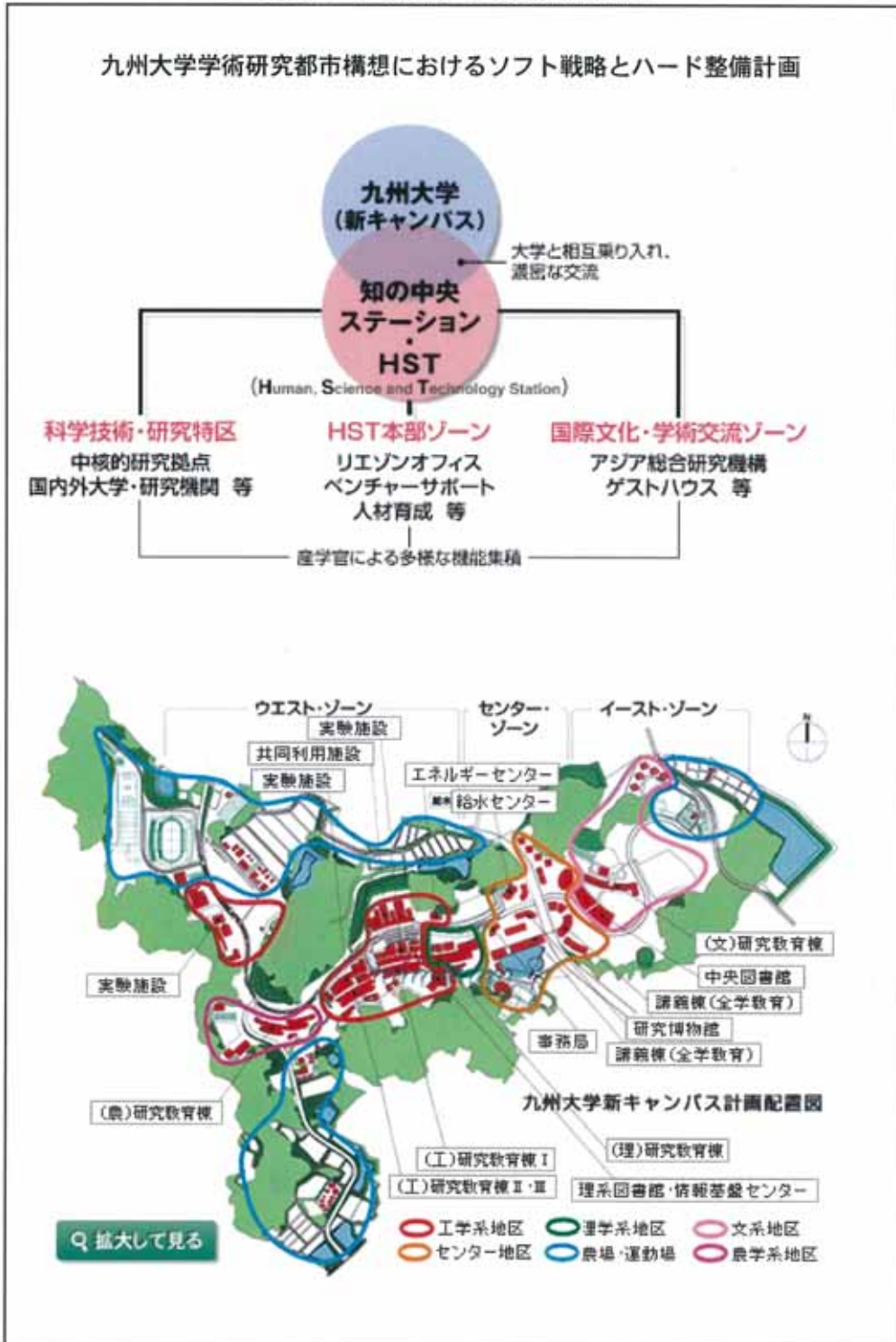


注:縦軸の値は、期末人口数を期首人口数で割った値。横軸は期首および期末の年齢階級。  
「15-19⇒20-24」は、例えば●2000-2005年では、2005年の20-24歳人口数を、2000年の15-19歳人口数で割った値である。1.0の水準を下回ると、転出超過傾向と考えられる。

資料:総務省「国勢調査」

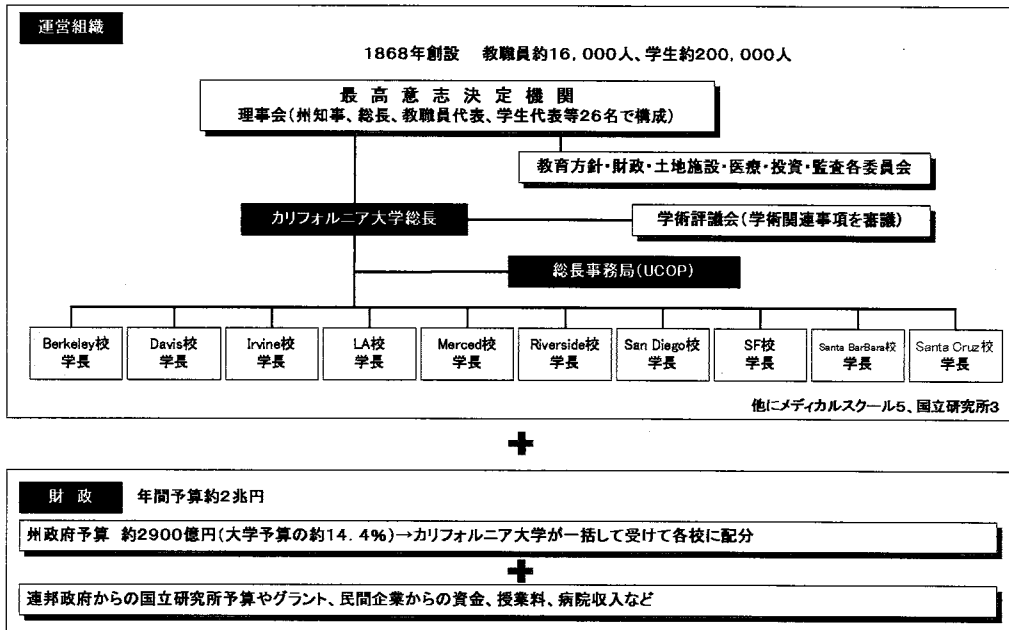


図表21 九州大学学術研究都市構想



資料:九州大学学術研究都市構想ホームページ

図表22 カリフォルニア大学のシステム



資料:九州経済連合会資料

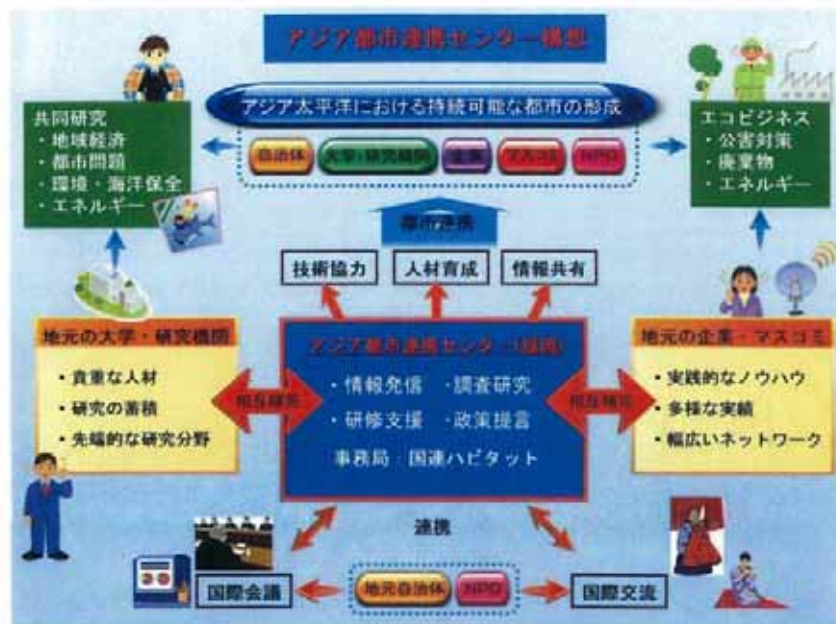
図表23 アジア都市連携センター構想

福岡県、福岡市、北九州市、九州地方整備局、九州経済産業局等と国連ハビタットが協力し構想策定中のもの。

地域の産官学に蓄積された、アジア共通の課題解決につながる技能・技術について、情報の一元化と常設的な相談窓口を設置。

アジアで今後急速に人口が集中し、顕在化する都市課題を共有し、共同研究、解決のための人材・技術協力のプログラムを提供するプラットフォーム機能である。

アジア都市連携センターの概要(国連ハビタット資料)



資料:国連ハビタット(国際連合人間居住計画)アジア太平洋事務所(福岡)資料

図表24 イギリスの地域開発公社と包括予算制度

包括的予算制度(SFF)は従来の11の地域振興のための補助金(農村開発、住宅、教育、社会福祉等)を一つの予算として統合し、省庁ごとの制約事項をなくし地方の自主性に応じた柔軟な運用、補助金申請の簡素化を図るとともに、各地域開発公社 RDA (Regional Development Agency)の地域経済戦略の達成に必要な事業に対し効果的に補助金を拠出しその成果の最大化を可能にしようとするもの。

地域経済戦略においては、アウトカム指標とその目標値が設定されており、3年ごとのコーポレートプランにおいて、その目標達成に向けた具体的取組を規定している。

RDA は自由裁量のもと目標達成を図るべく、地域における個別プロジェクトへの財政支援を行った上で、年1回の国の評価を受ける。国は成果が確認された RDA に対して予算の重点化を行う。SFFにおいては、国からRDAに交付された包括的補助予算を、RDAが地域内に配分するにあたって、地方自治体や民間事業者等のパートナーシップからの提案について、RDAによる3年ごとのコーポレートプランの実現に寄与するかどうかという観点で評価し、配分先を決定している。また、RDA のコーポレートプラン自体も、地域において、関係者の参画により策定された20年単位での地域経済戦略(Regional Economic strategy)に沿って策定される。

地域開発公社と包括的予算制度スキーム図

